

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**KARADENİZ DEMİRYOLLARI: OSMANLI – RUS İLİŞKİLERİ
BAĞLAMINDA 1900 İTİLAFNAMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Samet TUFAN

Enstitü Anabilim Dalı : Tarih

Enstitü Bilim Dalı : Türkiye Cumhuriyeti Tarihi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Safiye KIRANLAR

ŞUBAT – 2019

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KARADENİZ DEMİRYOLLARI: OSMANLI – RUS İLİŞKİLERİ
BAĞLAMINDA 1900 İTİLAFNAMESİ

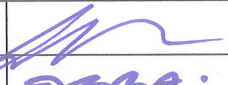


YÜKSEK LİSANS TEZİ

Samet TUFAN

Enstitü Anabilim Dalı : Tarih

Enstitü Bilim Dalı : Türkiye Cumhuriyeti Tarihi

“Bu tez/02/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Prof.Dr. Sefiye KIRANLAR	başarılı	
Dos. Dr. Fikrettin YAVUZ	Başarılı	
Dr. Öğ. İly. Mine DEMİR	Başarılı	



SAKARYA
ÜNİVERSİTESİ

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ SAVUNULABİLİRLİK VE ORJİNALLİK BEYAN FORMU

Sayfa : 1/1

Öğrencinin

Adı Soyadı	:	Samet TUFAN
Öğrenci Numarası	:	Y156012101
Enstitü Anabilim Dalı	:	Tarih
Enstitü Bilim Dalı	:	Türkiye Cumhuriyeti Tarihi
Programı	:	<input checked="" type="checkbox"/> YÜKSEK LİSANS <input type="checkbox"/> DOKTORA
Tezin Başlığı	:	Karadeniz Demiryolları: Osmanlı - Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi
Benzerlik Oranı	:	%9

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulanma Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi beyan ederim.

13.02/2019
Öğrenci İmza

Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulanma Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen öğrenciye ait tez çalışması ile ilgili gerekli düzenleme tarafımda yapılmış olup, yeniden değerlendirilmek üzere sbtezler@sakarya.edu.tr adresine yüklenmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

...../...../20.....
Öğrenci İmza

Uygundur

Danışman
Unvanı / Adı-Soyadı: Prof. Dr. Safiye KIRANLAR

Tarih: 13.02.2019

İmza:

KABUL EDİLMİŞTİR

REDDEDİLMİŞTİR

EYK Tarih ve No:

Enstitü Birim Sorumlusu Onayı

ÖNSÖZ

Bu tezin fikir, araştırma ve yazım aşamalarında desteğini, birikimini ve tecrübesini benden esirgemeyen değerli danışman hocam Prof. Dr. Safiye KIRANLAR'a verdiği emekleri için tüm içtenliğimle teşekkür eder, saygılarımı sunarım. Eğitim hayatım boyunca benden maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve eşim Mihraç AKI TUFAN'a şükranlarımı sunarım.

Samet TUFAN

13/02/2019

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iv
ÖZET	v
SUMMARY	vi
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: OSMANLI-RUS İLİŞKİLERİ VE OSMANLI DEVLETİ’NİN DEMİRYOLU SİYASETİ	4
1.Karadeniz Havzası ve Türk-Rus İlişkileri	4
2.Dünyada ve Osmanlı Devleti’nde Demiryolları	6
2.1.Dünyada İnşa Edilen İlk Demiryolu Hatları.....	6
2.2.Osmanlı Devleti’nde İnşa Edilen Demiryolu Hatları	8
2.2.1.Chesney Projesi ve Osmanlı Devleti’nde İlk Demiryolları İskenderiye – Kahire Hattı.....	10
2.2.2.İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba Demiryolları	11
2.2.3.Köstence – Çernavoda (Boğazköy) ve Rusçuk – Varna Hatları.....	12
2.2.4.Rumeli Demiryolları	14
2.2.5.Mudanya – Bursa Demiryolu Hattı.....	16
2.2.6.Anadolu – Bağdat Demiryolu Hattı	16
2.3. Rusya’nın Osmanlı – Rus Sınırında Demiryolu İnşa Etmesi ve Buna Karşı Osmanlı Devleti’nin Aldığı Tedbirler	21
2.3.1. 93 Harbi’nden Sonra Rusya’nın Osmanlı Devleti Sınırlarında Yaptığı Şose ve Demiryolu İnşa Çalışmaları	21
2.3.2.Osmanlı Devleti’nin Rusya’nın Demiryolu İnşaat Faaliyetleri Karşısında Takındığı Tavrı	23
2. BÖLÜM: 1890’LI YILLARDA ERMENİ OLAYLARI VE 1900 İTİLAFNAMESİ’NİN İLK EVRESİ	30
1. Ermeni Olayları ve Bu Olayların Demiryolu Siyasetine Etkisi	30
1.1.İsyancılar ve Geri Dönüşlerinin Etkisi	32

2. Rusya ile Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi (14 Aralık 1899 – 4 Nisan 1900)	42
2.1. Demiryolu Müzakereleri Ekseninde Osmanlı – Rus İlişkileri	42
2.1.1. Rusya ile Notalar Teatisi ve Müzakereler.....	46
2.1.1.1. Müzakerelerin Birinci Aşaması	47
2.1.1.2. Müzakerelerin İkinci Aşaması	60
2.1.1.3. Müzakerelerin Üçüncü Aşaması	65
2.2. Basında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı'nın Yankıları	73
2.2.1. Rus Basınında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı.....	73
2.2.2. Avrupa Basınında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı	75
2.3. Nihai Notalar ve Rusya'ya Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığının Verilmesi	78
3. 1900 İtilafnamesi'nin Anadolu – Bağdat Demiryolları Güzergahına Etkisi.....	82
4. 1900 İtilafnamesi'ne Tepkiler	83
5. Rus Tarafının 1900 İtilafnamesi ile İlgili Değerlendirmeleri	85
6. 1900 İtilafnamesi'nden II. Meşrutiyete Kadar Kafkasya'ya Kaçan Ermenilerin Durumu ve Rusya ile İlişkiler	87

3. BÖLÜM: II. MEŞRUTİYET'TEN SONRA 1900 İTİLAFNAMESİ KONUSUNDA RUSYA İLE YAPILAN MÜZAKERELER

1. İttihat Terakki Cemiyeti ve Ermeniler	93
2. 1900 İtilafnamesi'ni Geçersiz Kılan Ermeni Koşulu	95
3. 1900 İtilafnamesi'nin Kaldırılmasına Yönelik İlk Teşebbüsler.....	96
4. Trabzon ve Erzurum Halkının Şimendifer Talepleri	98
5. Livadya Mülakatı	101
6. Karadeniz Demiryolları İmtiyazı İçin Çeşitli Teklifler.....	102
7. Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne Yeni Teklifi	108
8. Fransız – Rus Antlaşması ve Karadeniz Demiryolları İmtiyazı Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine Veriliyor	110
9. Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden Yeni Çıkarlar Elde Etme Çabaları.....	114
10. Karadeniz Demiryolları İçin Meclis-i Vükela'da Yapılan Müzakere ve Rusya'ya Verilen Nota	119
11. Karadeniz Demiryolları Hakkında Fransız – Rus Görüşmeleri	127
12. Osmanlı – Fransız Antlaşması	128
13. Osmanlı – Rus İtilafı	131

14.Alman – Fransız Antlaşması	136
15.Reji General de Şimendifer Şirketi'nin İmtiyazı'nın Osmanlı Devleti Tarafından Feshedilmesi.....	137
SONUÇ	140
KAYNAKÇA	143
EKLER	154
ÖZGEÇMİŞ	160

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı geçen eser
a.g.m.	:	Adı geçen makale
a.g.t.	:	Adı geçen tez
BEO	:	Babıali Evrak Odası
BOA	:	Başkanlık Osmanlı Arşivi
Der.	:	Derleyen
DH.İD	:	Dahiliye Nezareti İdare Evrakı
DH.MKT	:	Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH.MUI	:	Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı
HR.İD	:	Hariciye Nezareti İdare
HR.HMŞ.İŞO	:	Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı
HR.SFR_3	:	Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti
HR.SYS	:	Hariciye Nezareti Siyasi
HR.TO	:	Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
HRT.h	:	Haritalar
IRCICA	:	İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İ.DUİT	:	İrade Dosya Usulü
İ.MMS	:	İrade Meclis-i Mahsus
İSAM	:	İslam Araştırmaları Merkezi
MV	:	Meclis-i Vükela Mazbataları
ŞD	:	Şura-yı Devlet Evrakı
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
Y.A.HUS	:	Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
Y.PRK.A	:	Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı
Y.PRK.BŞK	:	Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı
Y.PRK.EŞA	:	Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik
Y.PRK.HR	:	Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.TKM	:	Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği
Y.PRK.UM	:	Yıldız Perakende Evrakı Umumi

Sakarya Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Özeti

Yüksek Lisans	<input checked="" type="checkbox"/>	Doktora	<input type="checkbox"/>
Tezin Başlığı: Karadeniz Demiryolları: Osmanlı–Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi			
Tezin Yazarı: Samet TUFAN		Danışman: Prof. Dr. Safiye KIRANLAR	
Kabul Tarihi: 13/02/2019		Sayfa Sayısı: vi(ön kısım)+153(tez)+6(ekler)	
Anabilim Dalı: Tarih		Bilim Dalı: Türkiye Cumhuriyeti Tarihi	
<p>Demiryollarının ortaya çıkışıyla beraber taşımacılık yeni bir boyut kazanmıştır. Bu gelişime ayak uydurmak isteyen Osmanlı Devleti ülkesini demiryolu ağı ile örnek istemiştir. Buna binaen Sultan II. Abdülhamid döneminde Anadolu–Bağdat Demiryolu’nun imtiyazı Almanya’ya verilmiştir. Bu gelişme üzerine Rusya kendi nüfuz bölgesini korumak istemiş ve böylelikle Karadeniz Demiryolları kavramı ortaya çıkmıştır. Bu sırada 1896 Ayaklanması’ndan sonra Kafkasya’ya kaçan Ermenilerin memleketlerine dönme sorunu gündemdedir. İsyancı Ermenilerin memleketlerine dönmelerine karşılık Osmanlı Devleti, Adapazarı, Ereğli, Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van hattının kuzeyinin demiryolu yapımı işinin ayrıcalığını Rusya’ya vermiştir. Bu da Karadeniz Demiryolları’nın ayrıcalığının Rusya’nın olması demektir ve Rusya karşılığında Kafkasya’daki Ermenilerin memleketlerine dönüşlerinde ısrar edilmeyeceğini Osmanlı Devleti’ne taahhüt etmişti. Karşılıklı uzlaşmanın sonunda 1900 İtilafnamesi ortaya çıkmıştır.</p> <p>II. Meşrutiyet’in ilan edilmesinden sonra Kafkasya’daki Ermeniler memleketlerine dönmüşler ve Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi’ni oluşturan maddelerden biri olan Ermeni Sorunu’nun ortadan kalktığını Rusya’ya belirterek Karadeniz Demiryolları konusunda yeniden müzakerelere başlamıştır. Bir süre sonra Rusya, Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer Şirketi’ne (<i>Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics</i>) Karadeniz Demiryolları’nın imtiyazının verilmesine izin vermiş ve yeni bir Osmanlı–Rus İtilafı yapılmıştır. Ancak 1914 yılında I. Dünya Savaşı’nın çıkması ile birlikte Fransa, Osmanlı Devleti’nin karşı ittifakında yer aldığı için, Osmanlı Devleti Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer şirketinin imtiyazını tek taraflı olarak fesh etmiş ve Karadeniz Demiryolları projesi hayata geçirilememiştir.</p>			
Anahtar Kelimeler: Karadeniz Demiryolları, Ermeni Sorunu, Osmanlı Devleti, Rusya.			

Sakarya University
Institute of Social Sciences Abstract of Master's Thesis

Master Degree	<input checked="" type="checkbox"/>	Ph.D.	<input type="checkbox"/>
Title of Thesis: Black Sea Railways: 1900 Agreement Within the Context of Ottoman–Russian Relationships			
Author of Thesis: Samet TUFAN		Supervisor: Professor Safiye KIRANLAR	
Accepted Date: 13/02/2019		Number of Pages: vi(pre text)+153(main body)+6(appendices)	
Department: History		Subfield: History of Turkey Republic	
<p>Transportation has acquired a new dimension with the emergence of railways. The Ottoman Empire wanted to spin its country with the railway network. Therefore, in the reign of Sultan Abdülhamid II, the privilege of the Anatolian—Baghdad railway was granted to Germany. Upon this development, Russia wanted to protect its domain, and thereby the concept of Black Sea Railways came to exist. Meanwhile, the problem of the Armenians who fled to the Caucasus was on the agenda. In return for the rebellious Armenians not returning to their homeland, the Ottoman Empire granted Russia the privilege of the railway construction of the north of Adapazarı, Ereğli, Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakir and Van line. In return for the privilege, Russia committed to the Ottoman Empire that the Armenians in the Caucasus would not be insisted upon their return to their hometown. 1900 Agreement has come to exist as a result of this settlement.</p> <p>II. After the constitutional monarchy, the Armenians returned home, and the Ottoman Empire initiated negotiations with Russia on Black Sea Railways. After some time, Russia allowed to be granted the privileges of the Black Sea Railways to the railroad company of French group Reji General De (Régie générale des chemins de fer et des travaux publics). However, in 1914, along with the outbreak of World War I, Ottoman Empire unilaterally terminated the privilege of French group Reji General Railroad Company due to France was taken part in counter-alliance and the Black Sea Railways project was never put into practice.</p>			
Keywords: Blacksea Railways, Armanian Question, Ottoman Empire, Russia.			

GİRİŞ

Araştırmanın Konusu:

1900 İtilafnamesi, Osmanlı Devleti'nin Anadolu–Bağdat Demiryolları'nın imtiyazını Almanya'ya vermesi üzerine, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını Osmanlı Devleti'nden talep etmesiyle ortaya çıkmıştır. Bu sırada gündemde olan 1896 Ermeni Ayaklanması'ndan sonra Kafkasya'ya kaçmış isyancı Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne geri dönüşleri konuya dahil olmuş ve Ermenilerin geri dönmeleri karşılığında Rusya'ya Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığı verilmiş ve böylelikle 1900 İtilafnamesi ortaya çıkmıştır. II. Meşrutiyet'ten sonra 1900 İtilafnamesi'ni oluşturan şartlardan biri olan Ermenilerin memleketlerine dönmeleri üzerine, Osmanlı Devleti Rusya ile yeniden Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını müzakere etmiştir. En nihayetinde Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazı Rusların müttefiki olan Fransızlara verilmiş, ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması ile birlikte bu proje yine hayata geçirilememiştir.

Karadeniz Demiryolları: Osmanlı–Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi başlıklı tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; Karadeniz Havzası ve Türk-Rus İlişkileri ile coğrafi ve tarihi bir çerçeve çizerek başlanan araştırmada, Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde demiryollarının ortaya çıkışı, Rusya'nın Osmanlı Devleti sınırı boyunca inşa ettiği demiryolları ve Osmanlı Devleti'nin bu girişimlere karşı aldığı tedbirler anlatılmıştır. İkinci bölümde; Ermeni Sorunu'nun ortaya çıkışından, 1896 Ayaklanması ve akabinde Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı müzakereleri ile 1900 İtilafnamesi'nin yapılması, 1900 İtilafnamesi'ne verilen tepkiler ve II. Meşrutiyet'e kadar Ermenilerin durumu ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise; II. Meşrutiyet'ten sonra Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne dönüşleri ile birlikte, Osmanlı Devleti'nin 1900 İtilafnamesi'ni ortadan kaldırma çabaları ve Rusya'ya karşı yürüttüğü diplomasi işlenmiştir. Devamla, Osmanlı Devleti bu sırada Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer Şirketi'ne¹ (*Régie Générale des Chemins de fer et Travaux*

¹ Başkanlık Osmanlı Arşivi'ndeki Osmanlıca belgelerde yukarıdaki gibi okunmasından dolayı bu şekilde kullanacağız.

Publics) Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını vermesi ve Rusya ile de bir anlaşmaya varması konusu işlenmiştir.

Önemi:

Karadeniz Demiryolları: Osmanlı–Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi başlıklı bu tezde Osmanlı–Rus ilişkilerinin bilinmeyen bir yönünü oluşturan ve tarih araştırmacılarının çalışma kapsamına almadıkları 1900 İtilafnamesi ayrıntılarıyla anlatılmaktadır. 1900 İtilafnamesi, hiçbir araştırma eser veya makalede ana tema olarak işlenmemiş, konuya değinen araştırmacılar, 1900 İtilafnamesi'ni işledikleri konunun içeriği ile ne kadar bağlantılı ise o oranda ele almışlardır. 1900 İtilafnamesi konusunun hiçbir eserde ana tema olarak işlenmemesi araştırmacının önemini artırmakla birlikte konunun özgünlüğünü de göstermektedir.

Amacı:

Karadeniz Demiryolları: Osmanlı–Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi adlı tezin ana temasını oluşturan 1900 İtilafnamesi, daha önceki çalışmalarda farklı isimlerle anılmış ancak Başkanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarında yaptığımız araştırmalarda Karadeniz Antlaşması olarak adlandırılan mutabakatın 1900 İtilafnamesi olduğu ortaya çıkmıştır. Edward Mead Earle'nin *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı* ile Hikmet Uluğbay'ın *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik* isimli araştırma eserlerinde *Karadeniz Antlaşması*² olarak verilmiştir. Ayrıca 1900 İtilafnamesi daha farklı adlandırmalarla da ifade edilmiştir. Yusuf Hikmet Bayur'un *Türk İnkılabı Tarihi*'nde; *...1900 Osmanlı–Rus Anlaşması...*,³ Murat Özyüksel'in *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*'nda; *...demiryolu anlaşması...*,⁴ Bilmez Bülent Can'ın *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*'nde; *...1900 Türk-Rus anlaşması...*,⁵ Rifat Uçarol'un *Siyasi Tarihi*'nde; *...anlaşma...*,⁶ ve Fahir Armaoğlu'nun *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi* adlı eserinde *...1900 Antlaşması...*,⁷ olarak ifade edilmiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında

² Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Yay. Haz. Nurer Uğurlu, İstanbul, Örgün Yayınevi, 2003, s. 136; Hikmet Uluğbay, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik*, Ankara, De Ki Yayınları, 2008, s. 57.

³ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C II Kısım I, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 494.

⁴ Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınları, 1988, s. 150.

⁵ Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 148.

⁶ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, İstanbul, Der Yayınları, 2006, s. 442.

⁷ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014, s. 626.

karşılıklı imzalı notalar sonucunda mutabakata varılan 1900 İtilafnamesi bir muahedename değildir. Çünkü iki tarafın da ortak olarak imzaladığı bir anlaşma metni mevcut değildir. Buna ek olarak, Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesi *Takvim-i Vakâyi*'de ve Osmanlı Devleti'nin kanunlarının yayınlandığı hem *Düstur*'da hem de *Kavanin Mecmuası*'nda 1900 İtilafnamesi Osmanlı Devleti'nin imzaladığı muahedeler arasında bulunmamaktadır. Öte yandan Nihat Erim'in *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*⁸ ile Reşat Ekrem Koçu'nun *Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*⁹, adlı eserlerinde 1900 İtilafnamesi adı ile Osmanlı Devleti'nin imzaladığı herhangi bir anlaşma yer almamaktadır. Nihat Erim ve Reşat Ekrem Koçu'nun adı geçen eserlerinde 1900 İtilafnamesi'nin bulunmamasının sebebi Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesi ve yürürlüğe giren antlaşma ve kanunlarını yayınlayan organlarda böyle bir muahedenamenin mevcut olmamasıdır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında mutabakata varılan bu uzlaşma, Başkanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgeler ile II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı basınında *Osmanlı–Rus Mukavelenamesi*, *Osmanlı–Rus İtilafnamesi*¹⁰ ve *1900 İtilafnamesi*¹¹ olarak geçmekle beraber konu ile ilgili belgelerde de *İtilaf* olarak ifade edilmektedir. Buradaki en büyük eksiklik, 1900 İtilafnamesi'nin yürürlüğe girdiğine dair resmi hiçbir belgenin bulunmamasıdır. Bu çalışmayla Osmanlı ve Rus ilişkilerinde önemli bir aşama oluşturan 1900 İtilafnamesi'nin belgelere sadık kalarak anlatılması ve eksik bilgilerin düzeltilip konunun gerçeklere dayanılarak tarih bilimine kazandırılması amaçlanmaktadır.

Yöntemi:

Bu çalışmada, Başkanlık Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivi'nde bulunan belge tasniflerinden yararlanılmış, dönemin basınından *Takvim-i Vakâyi*, *İkdam*, *Tanin*, *Tasvir-i Efkâr* ve *Şura-yı Ümmet* gazeteleri taranmıştır. Ayrıca TBMM Kütüphanesi, Milli Kütüphane, İBB Atatürk Kitaplığı, İSAM ve Erzurum Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Nadir Eserler Kütüphanesi'nden faydalanılmıştır.

⁸ Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1953.

⁹ Reşat Ekrem Koçu, *Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, İstanbul, Türkiye Matbaası, 1934.

¹⁰ Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD), nr: 1230-33, ek 32: 24 Mart 1910; “Osmanlı–Rus İtilafı”, *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

¹¹ BOA, İrade Dosya Usulü (İ.DUİT), nr: 33-25, ek 17: 26 Haziran 1912; “Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

1. BÖLÜM: OSMANLI–RUS İLİŞKİLERİ VE OSMANLI DEVLETİ’NİN DEMİRYOLU SİYASETİ

1.Karadeniz Havzası ve Türk–Rus İlişkileri

Türk–Rus ilişkileri tarih boyunca iki kavmin karşılaşmalarından bu yana mücadeleler içinde geçmiş ve bu mücadele özellikle Karadeniz etrafında şekillenmiştir. Karadeniz’in kuzeyinde başlayan mücadele daha sonra Kafkaslar ve Anadolu’nun kuzeyi ile doğusunda yoğunlaşmış, XX. yüzyılın başında doruk noktasına ulaşmıştır.

Türkler ve Ruslar birbirleri ile mücadele ederken, tarihin kendi içerisindeki sürekli değişimle birlikte dünyada farklı gelişmeler meydana gelmiştir. Büyük devletler siyasi, askeri ve ekonomik güçlerinin yanına bir devletin diğer bir devlet üzerindeki tazyikini ve nüfuzunu daha da artırmak için yeni argümanlar geliştirmişlerdir. 1789 Fransız İhtilali ile birlikte dünyaya hürriyet, eşitlik ve adalet ilkeleri yayılırken imparatorluklar için adeta bir virüs niteliği taşıyan milliyetçilik ilkesi de bu zamandan sonra siyasi bir karakter kazanmıştır. Sanayi Devrimi ile de buhar gücünün ulaşımda kullanılması yeni bir devrim yaşanmasına ve ticaretle taşımacılığın yeni yöntemlerle yapılmasına yol açmıştır. Bu da sömüren devletlerin sömürülen ülkelerdeki birisi yıkmak diğeri yapmak olan çifte rolünü pekiştirmiştir.¹²

I. Dünya Savaşı’na kadar devam eden süreçte Türk–Rus rekabeti Karadeniz etrafında cereyan etmiştir. Kafkasya bölgesi de rekabetin ilgi alanında yer almıştır. Günümüzde, inşa edilecek demiryollarının geçtiği güzergahın yer aldığı bölge Osmanlı Devleti döneminde daha farklı idari bir taksimatla yönetiliyordu. Bölgenin önemli şehirlerinden olan Trabzon Osmanlı döneminde Doğu Karadeniz’in önemli bir liman şehridir ve aynı zamanda doğudan gelen malların batıya ulaştırılmasında önemli bir ticari noktaydı. Trabzon aynı zamanda Osmanlı Devleti tarafından askeri sevkiyat da yapılan ve Karadeniz’in kuzey ve kuzey doğusundan gelecek saldırılara karşı Osmanlı askerinin

¹² Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2012, s. 57.

ana üslerindedir.¹³ Osmanlı idari taksimatında Canik olarak bilinen Samsun da Anadolu'daki ticaret yollarının Karadeniz'e geçişinde bağlantı noktasıydı.¹⁴ Samsun'u önemli kılan Karadeniz'den Orta Anadolu'ya açılan bir kapı özelliğinde olmasıdır. Karadeniz Demiryolları'yla ilgili görüşmelerde adı sıkça geçen Erzurum önemli bir ticaret merkeziydi.¹⁵ Bir diğer önemli şehir olan Erzincan ise bu dönemde Osmanlı Devleti açısından askeri öneme sahip ve IV. Ordu'nun merkezi Erzincan'da bulunmaktadır. Şehirde deri tabaklama, yün ve pamuk dokumacılığıyla uğraşılacak da ve bakır işletmeciliği yapılmaktaydı.¹⁶

Yüzyıllardır devam eden Osmanlı–Rus rekabetinde 1877-1878 savaşının önemi büyüktür ve savaş sonunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Erzurum'a kadar dayanan Rusya sanki bir zincirin halkaları gibi her anlaşmadan sonra bir sonraki anlaşma için bir koz koparmıştır. 64 maddeden oluşan Berlin Antlaşması'nın 1900 İtilafnamesi'ni ilgilendiren tarafı ise, 61. maddesindeki Ermeni Meselesi'dir. Diğer taraftan 93 Harbi sonunda Osmanlı Devleti, Berlin Antlaşması gereğince Rusya'ya terk edilen arazinin değeri çıkartıldıktan sonra 82.500.000 Frank savaş tazminatı ödeyeceği 8 Şubat 1879'da İstanbul Antlaşması'nda tespit edilmiştir. 14 Mayıs 1882 tarihinde imzalanan Osmanlı Devleti ve Rusya Harp Tazminatı Antlaşması'yla 82.500.000 Frank olan harp tazminatının senelik 350.000 liralık taksitlerle ödenmesi karar altına alınmıştır.¹⁷ Fakat Osmanlı Devleti anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getirememiş, ödeme takvimine uyamamıştır. Borcun ancak 25.500.000 Frankı ödenmiş kalan miktar olan 57.000.000 Frank Karadeniz Demiryolları müzakereleri sırasında Rusya tarafından gündeme getirilmiştir. İleriki sayfalarda da anlatılacağı gibi 1900 İtilafnamesi kendinden önceki Berlin Antlaşması'nın hükümlerinden etkilenmiştir. Bu yönüyle 1900 İtilafnamesi, Osmanlı–Rus ilişkilerinde I. Dünya Savaşı'ndan önce Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden kopardığı tavizlerin son halkası olarak adlandırabileceğimiz bir ayrıcalıktır. Tabii olarak Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden kopardığı bundan önceki tavizler bir savaş sonucunda

¹³ M. Sadık Bilge, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 2005, s. 218.

¹⁴ Mehmet Öz, "Samsun", *İslam Ansiklopedisi*, c: 36, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, s. 84-85.

¹⁵ Bilgehan Pamuk, *XVII. Yüzyılda Bir Serhad Şehri Erzurum*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, s. 304-306.

¹⁶ *Erzincan 2005*, Haz. Metin Çankaya vd., Ankara, Ankara Ticaret Odası, 2005, s. 1.

¹⁷ Koçu, *a.g.e.*, s. 231-236; Erim, *a.g.e.*, C I, s. 425-430.

olmuş fakat Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı Rusya'nın diplomatik yollarla aldığı bir ayrıcalıktır. Diğer önemli bir nokta ise Ruslar 93 Harbi'nin sonunda Kars'ı ilhak ettikten sonra Osmanlı Devleti sınırı boyunca hem askeri yığınak yapmışlar hem de bu askeri yığınağı asker sevk etme noktasında bir avantaja çevirmek için Osmanlı Devleti hududuna demiryolu hattı inşa etmişlerdir.

2.Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde Demiryolları

2.1.Dünyada İnşa Edilen İlk Demiryolu Hatları

XIX. yüzyılda teknolojinin ilerlemesiyle birlikte, demiryolları da yeni bir ulaşım aracı olarak ortaya çıkmıştır. İlk olarak maden ocaklarından çıkarılan hammadde, ray üzerinde yürütülen dekovillerle insanlar ya da atlar tarafından çekilmiştir. 1550'li yıllarda Fransa'nın Alsace bölgesindeki madenler de bu biçimde kullanılmıştır. Bu kullanım tipinde raylar ağaçtandı; ancak madeni raylar 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de hizmete girmiştir.¹⁸

Buharlı makinelerin kullanımında, 1800'lü yılların başından ortasına kadar ciddi gelişmeler kaydedilmiş, Trevithick, 1804 yılında ray üzerinde yürüyen ilk lokomotifini yaparak bunun bir araç olarak kullanılması yolunda ilk adımı atmıştır. Bu buluş ilk demiryolu ile bir arada kullanılması fikrinin doğuşudur. Bu fikrin gerçekleşmesi için aradan bir süre geçmesi gerekecektir.¹⁹ George Stephenson, buhar gücünü 1812 yılında taşımacılıkta kullanılması için New Castle Upon-Tyne'da kömür nakliyesinde kullanılan lokomotifini geliştirmiştir.²⁰ Stephenson'a Liverpool–Manchester arasında demiryolu yapımı teklif edilmiş ve bu demiryolunun tamamlanmasının ardından bugünkü modern anlamda ilk demiryolu 15 Eylül 1825 tarihinde faaliyete başlamıştır.

¹⁸ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993, s. 15-16.

¹⁹ Servet Zengin, *Türk Demiryolları*, Ankara, TCDD, 1959, s. 14.

²⁰ Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, Sayı: 202 (1988), s. 210-211.

Bundan sonra dünyanın diğer ülkelerinde de buharlı lokomotifler işletilmiştir. Fransa’da ilk demiryolu 1832 yılında St. Etienne–Lyon arasında faaliyete geçmiştir. Almanya’da ise, 1835 yılında Nürnberg–Furth hattı, Belçika’da da Brüksel–Malines arasındaki demiryolu hatları inşa edilmiştir. ABD’de yapılan ilk demiryolu hattı 1830 yılında Baltimore–Ohio arasında inşa edilmiştir. Uluslararası ilk demiryolu hattının inşa tarihi 1843 olup, Belçika’nın Liege kenti ile Almanya’nın Köln şehri arasındadır.²¹

Bu gelişmelerden sonra demiryolu ulaşımında çığır açılmıştır.²² Buharlı lokomotifler sanayileşmenin sembolü olduğu gibi, aynı zamanda demiryolu taşımacılığının da en önemli aracı haline gelmiştir. Demiryolları, hızlı, güvenilir ve aynı zamanda ucuz olmasından dolayı karlı bir taşıma aracına dönüşmüştür. Kömür, demir, tuğla, kereste ve makinelere yarattığı taleple bunları sağlayan sanayilere önemli bir teşvik olmuştur. Dünya’da 1840’a kadar 2.390 kilometre demiryolu hattı döşenmişken, 1871 yılında bu rakam 21.558 km’ye 1914 yılında ise 32.623 kilometreye ulaşmıştır. Özellikle Batı Avrupa 1870’li yıllarda yoğun bir demiryolu ağı ile örülmüştür.²³ Sanayileşmiş ülkeler, demiryolları ve bunlara bağlı yan yollar ile işlenmiş sanayi maddelerini bir yandan pazarların en ücra köşelerine kadar gönderebilirken, aynı zamanda hammadde ihtiyacını da bu demiryolu ve bu demiryollarına bağlı yan yollar vasıtasıyla da fabrikalarına rahatlıkla akıtabiliyorlardı. Raylı sistemin icadıyla önce büyük şehirler arasında demiryolu bağlantıları kuruldu ve ardından bu demiryollarına bağlı yan yollar ile küçük yerleşim yerlerine ulaşılmıştır.²⁴

Rusya’ya bakacak olursak Avrupa ülkeleri içinde en geç demiryollarının girdiği ülkelerden biridir.²⁵ Bu noktada İngiltere dışında mutlakiyet ve kraliyet ile yönetilen ülkelerde yeni teknolojileri getirmeye yönelik tüm girişimlerin ve kanal vazifesi görece demiryolları gibi altyapı yatırımlarının yöneticiler tarafından engellendiği gerçeği akla getirilmelidir. Bu dönemde birden çok Avrupa ülkesi sanayinin ülkelerine girmesinden

²¹ Engin, *a.g.e.*, s. 17.

²² Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev. Ayşe Berktaş, İstanbul, İletişim Yayınları, 2016, s.186.

²³ Tefik Güran, *İktisat Tarihi*, İstanbul, Acar Yayıncılık, 2003, s. 127-128.

²⁴ Ali Akyıldız, “Demiryolları ve Değişme”, *Yeni Toplum*, Sayı: 1 (1992), s. 115.

²⁵ Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953, s. 7.

endişe duyuyorlardı ve bunların arasında Rusya da vardı. 1840'lı yıllarda Rusya'da sadece bir tane demiryolu hattı inşa edilmişti. O da St. Petersburg'dan Tsarskoe ve Pavlovsk'daki imparatorluk sarayları arasında işleyen 27 kilometrelik Tsarskoe Selo demiryoluydu.²⁶ Osmanlı Devleti'nde ise bu durumun tam tersi yaşanmaktaydı. Osmanlı Devleti Avrupa'nın teknolojisinden faydalanmak hatta demiryollarına topraklarına getirmek istiyordu.

2.2.Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilen Demiryolu Hatları

Avrupa ve Amerika'da ulaşım alanında süratli bir şekilde bu gelişmeler olurken, Osmanlı Devleti her bakımdan geride kalmıştı. Geri kalmışlığın sebeplerinden biri de ülkenin ihtiyaçlarına cevap verecek yeterli ve iyi bir ulaşım ağının kurulamamış olmasıydı. Üstelik ülkenin yer altındaki zenginlikleri ile yer üstündeki kaynaklarının işletilebilmesi ve üretilen ürünlerin pazarlara ve ihracat limanlarına ulaştırılmasıyla elde edilecek ticari kazanç ve zenginleşme için yollara ihtiyacı vardı. Ülke savunması ve asayişin sağlanması adına özellikle savaş ve isyan durumlarında ulaşım ağındaki eksiklik kendini göstermekteydi. Özellikle ayaklanma bölgelerine zamanında ulaşamaması, ayaklanmaların büyümesine ve devletin merkezi otoritesinin sarsılmasına yol açıyordu.²⁷ Fakat Osmanlı Devleti'nde ne bu ulaştırma sistemini gerektirecek ve başlatacak bir ekonomik sistem, ne de demir, kömür ve çelik üretiminde büyük bir gelişme ile mal ulaştırılmasında zamanın özel önemi olduğu yoğun ticari üretim vardı.²⁸ Bu nedenle Osmanlı Devleti'ni demiryolu yapımına yönelten temel etken büyük devletler ve büyük sermayeli şirketlerin kendisine sunulan teşvikler oldu. Kırım Savaşı'ndan sonra Avrupalı sermayedarlar Osmanlı Devleti'nden demiryolu inşa etmek için imtiyaz istemeye başladılar. Zaten Babıali Tanzimat Fermanı ile birlikte ülkenin kalkınması için Avrupa sermayesi ve bilgisinden faydalanacağını ilan etmişti.²⁹

²⁶ Daron Acemoğlu, James A. Robinson, *Ulusların Düşüşü*, Çev. Faruk Rasim Velioğlu, İstanbul, Doğan Kitap, 2017, s. 208-215.

²⁷ İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 1 (2002), s. 312.

²⁸ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 1-2 (1985), s. 66-67.

²⁹ Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C III, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011, s. 263.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu fikri Sultan Abdülmecit dönemine tesadüf eder. Sultan, Liverpool–Manchester trenin resmini odasına asarak ülkesinde de böyle demiryolları yapılmasını arzu ettiğini göstermiştir.³⁰ Tanzimat döneminin iki önemli devlet adamı Ali ve Fuat Paşalar, Osmanlı Devleti'nin çağın gereklerine uygun yeni yollar yapılarak ülkenin kalkınacağını düşünüyorlardı. Fuat Paşa, kalkınma için ilk tedbirin yolların inşa edilmesini ve Avrupa ülkeleriyle yarışacak demiryollarına sahip olduğunda Osmanlı Devleti'nin dünyanın önde gelen devletleri arasına gireceğini söylüyordu. Ali Paşa ise, demiryolu, kanallar ve yollar yaparak ülkenin son derece verimli kaynaklarını bayındırlık hizmetleri ile imar edildiği takdirde ekonomik kalkınma olacağından bahsediyordu.³¹

Tanzimat döneminde ülkenin imar edilmesi için “Yol ve Köprüler Nizamnamesi” çıkarılarak yol sorunu çözümlenmek istenmiştir. Öte yandan Tanzimat programında ülkenin tarım alanındaki bölgelerinin birbirine bağlanması ve kaynakların kullanılabilmesi için deniz bağlantısını sağlayacak demiryolu hatları inşası öngörülmüştür. 1865'te Nafia Nezareti teşekkül ettirilmiştir³² ve 1872 yılında nezaret tarafından Demiryollar İdaresi kurulmuştur. Bu müesseselerin kurulmasından sonra ülkedeki demiryolu yapılması ve işletmesiyle ilgili konuları bu daire takip etmiştir.³³

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişim süreci ülkenin içindeki bulunduğu siyasal, ekonomik ve dış sebeplere önemli oranda bağlıdır. Kapitülasyonlarla birlikte yabancı devletler Osmanlı Devleti ile yaptıkları ticareti genişletmek için ulaştırma sistemine önem vermişlerdir. Bu etkileşim Osmanlı Devleti içerisinde geleneksel sanayinin iflas etmesine yol açmıştır. Anadolu'nun batısı ve güneyi batılı kapitalistlerin hammadde ve tarımsal ürün temin eden pazarı durumuna gelmiştir. Demiryollarının ülke içindeki bölgelerarası bağlantısının kurulmasında ve tarım ekonomisini canlandırma konusunda faydası açıktır; ancak yarı sömürge koşullarında yabancı kapitalistlerin ülke içinde

³⁰ Ali Satan, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed. Vahdettin Engin – Ahmet Uçar – Osman Doğan, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2013, s. 210.

³¹ Engin, *a.g.e.*, s. 27.

³² Yıldırım, a.g.m., s. 313.

³³ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*, c: 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 829.

demiryolu inşa etmeleri tehlikeli sonuçlar da doğurmuştur.³⁴ Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı Tanzimat döneminde başlamakla birlikte asıl olarak hızlanış Düyun-ı Umumiye'nin kuruluşundan sonradır.³⁵

Bir diğer nokta ise, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının inşa tarzının Avrupa'daki demiryollarına benzemediğidir. Çünkü Osmanlı ülkesinde inşa edilen demiryolları Avrupa'da olduğu gibi güzergahında fabrikalar ve zengin ülkeler bulamamıştır. Bu bakımdan demiryolu inşa edilen bölgeleri zenginleştirmek için seneler geçmiştir. Bundan dolayı da demiryolu imtiyazı alan şirketlere kilometre tazminatı ödenmiştir.³⁶ Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı için konu ettiğimiz bu karışık durumlara ilk örnek ise Osmanlı ülkesine inşa edilen ilk demiryolu İskenderiye – Kahire hattıdır.

2.2.1.Chesney Projesi ve Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolları İskenderiye – Kahire Hattı

Osmanlı Devleti, ülkenin savunmasını güçlendirmek ve ekonomik kalkınma için ülke sınırları içinde demiryolu yapmak isteyen müteşebbisleri olumlu karşıladığı gibi, 1860 tarihinde imtiyaz şartlarını gösteren bir talimatname dahi hazırlamıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nde demiryolları inşa eden yabancı devletler kendi ticari ve siyasi maksatlarını hakim kılmışlardır³⁷ ki, ilk istenen imtiyaz da bu görüşü doğrulayan Chesney Projesi'dir. 1830'lu yıllarda İngiliz subayı Chesney Akdeniz'den Bağdat yoluyla Basra'ya uzanacak bir demiryolu projesini gündeme getirmişse de bu proje düşüncede kalıp gerçekleşmemiştir.³⁸

³⁴ Fetullah Akın, Filiz Sultanoğlu, *1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı*, Ankara, Grup Matbaacılık, 2006, s. 37-38.

³⁵ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Haz. Ahmet Kuyaş, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2002, s. 365.

³⁶ Onur, *a.g.e.*, s. 11.

³⁷ Avni Zarakolu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3-4 (1950), s. 574-575.

³⁸ Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınları, 1988, s. 8.

İngilizler daha sonra Akdeniz'den Kızıldeniz'e bir demiryolu yapımını gündeme getirmişler ve bu düşünce Mısır Valisi Mahmut Abbas Paşa 1851 tarihinde İngilizlere İskenderiye–Kahire arasında demiryolu inşa etme imtiyazı vermesiyle faaliyete geçmiştir. Mısır Valisi Mahmut Abbas Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne danışmadan verdiği bu imtiyaza Babıali itiraz etmiş ve bunun üzerine İngiltere Hariciye Nazırı Parmelston Osmanlı Devleti'nin Londra Sefiri Kostaki Efendi'ye bu demiryolu projesine önem verdiklerini ve inşa edilememesi durumunda Rusya, Fransa ve Avusturya'nın bu projeden faydalanacağını ifade ederek Osmanlı Devleti'ne İngiltere'nin yapmış olduğu yardımlardan bahsetmiştir. Osmanlı Devleti ise, bu projeye başlanmadan önce izin alınması gerektiği hususunda ısrar etmiştir. İstanbul'daki İngiliz Sefiri Canning, Mısır Valisi Abbas Paşa'dan Babıali'den izin almasını istemiştir. Babıali yeni istikraz yapılmaması, yeni vergi konulmaması ve halkın ücretsiz çalıştırılmaması gibi şartlarla bu demiryolu projesine izin vermiştir. 1851 yılında İskenderiye–Kahire demiryolu hattının inşasına başlanmış ve 211 kilometrelik bu hat 5 yılda tamamlanarak 1856 yılında hizmete açılmıştır. Böylelikle İskenderiye–Kahire Demiryolu hattı Osmanlı Devleti sınırları içinde inşa edilen ilk demiryolu hattı olarak tarihe geçmiştir.³⁹

2.2.2. İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba Demiryolları

Anadolu'daki ilk demiryolu hattı İzmir–Aydın Demiryolu'dur ve İzmir'i Aydın'a bağlayacak olan bu demiryolu hattı için 11 Temmuz 1856 tarihinde Robert Wilkin ve ortakları Osmanlı Devleti'ne başvurarak imtiyaz hakkı istemiştir. Wilkin ve ortakları başvuru sırasında Osmanlı Devleti'ne siyasi olarak baskı yapması amacıyla İngiliz Sefiri'nin yardımını da almıştır. İlgili imtiyaz önce Meclis-i Vükela'da görüşülmüş, ardından da 23 Eylül 1856 tarihinde gerekli izin verilmiştir.⁴⁰

Wilkin ve ortakları, aldıkları imtiyazı bir süre sonra başka bir İngiliz gruba satmış ve bu grup Mayıs 1857'de “İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu” adında bir şirket

³⁹ Engin, *a.g.e.*, s. 36-37.

⁴⁰ Gülçin Uzuntepe, Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2000, s. 30.

kurmuştur.⁴¹ Şirket gerekli olan araç ve gereci İngiltere’den getirtmiş ve 22 Eylül 1857 tarihinde törenle demiryolu hattının inşaatına başlamıştır. İzmir’den Üçpınar’a kadar olan bölümü 26 Aralık 1860’ta, İzmir–Torbalı hattı 24 Aralık 1860’ta, Torbalı–Celladkahve hattı ise 9 Eylül 1861’de hizmete açılmıştır. İzmir–Aydın arasındaki 133 kilometrelik demiryolu hattı da 7 Haziran 1866 tarihinde tamamlanmıştır.⁴² Daha sonra Sarayköy ve Dinar istikametinde uzatılan hattın tamamının hizmete açılması 1890 yılını bulmuştur.⁴³

İzmir–Kasaba (Turgutlu) Demiryolu imtiyazı için İngiltere vatandaşı A. Edwards 10 Eylül 1856 tarihinde İzmir başlangıç noktası olup, Kasaba, Akşehir ve Uşak’a kadar bir demiryolu hattı yapımı ile Kasaba’dan Manisa’ya kadar da yine demiryolu inşası ve daha sonra da demiryolunun İstanbul’a uzatılmasını kapsayan bir proje sunmuştur. A. Edwards’a 2 Nisan 1859 tarihinde imtiyaz verilmiş; ancak, kendisi 19 Haziran 1863’te İzmir–Kasaba Demiryolu imtiyazını Edward Price’a terk etmiştir. Edward Price tarafından bu demiryolunun inşa ve işletilmesi için “Smyrna & Cassaba Railway Company” adında bir şirket kurulmuştur. İnşaatına 1864’te başlanan hattın, İzmir–Menemen ve İzmir–Bornova kısmı Haziran 1865 tarihinde tamamlanmıştır. Bunun ardından 1865 yılının Aralık ayında Kasaba’ya kadar olan demiryolu hattı işletmeye açılmıştır. Resmi açılış ise 23 Ocak 1866 tarihinde yapılan bir törenle gerçekleşmiştir.⁴⁴

2.2.3.Köstence – Çernavoda (Boğazköy) ve Rusçuk – Varna Hatları

Osmanlı Devleti’nde İzmir–Aydın ve İzmir–Kasaba Demiryolu imtiyazlarını Köstence–Çernavoda Demiryolu hattı imtiyazı takip etmiştir. Tuna üzerinde Çernavoda kasabasından Karadeniz’de Köstence limanına kadar 66 kilometre uzunluğundaki bu demiryolu hattı için Osmanlı Devleti tarafından 9 Şubat 1857 tarihinde bir İngiliz şirketi adına Trevar Barkley’e 99 sene müddetli teminatsız olmak üzere imtiyaz verilmiştir. 4

⁴¹ Kurmuş, *a.g.e.*, s.101.

⁴² Uzuntepe, *agt.*, s. 42.

⁴³ Engin, *a.g.e.*, s. 39.

⁴⁴ Arif Kolay, İzmir – Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2011, s. 6-29.

Ekim 1860 tarihinde tamamlanan demiryolu hattı Tuna–Karadeniz Şimendiferi adıyla işletilmeye başlanmıştır.⁴⁵ Köstence–Çernavoda Demiryolu hattı Osmanlı Devleti’nin Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu hattıdır. Köstence Demiryolu 93 Harbi sonrasında Romanya sınırlarına katılmış ve 1 Aralık 1882 tarihinde Romanya Hükümeti tarafından 1 milyon 560 bin franga satın alınmıştır. Daha sonraki senelerde bu demiryolu hattı, Tuna üzerinde kurulan bir köprüyle Avrupa Demiryolları ağına bağlanmıştır.⁴⁶ Böylece Budapeşte–Bükreş–Köstence şebekesi oluşmuştur.⁴⁷

Tuna Vilayeti’nin ekonomik ve stratejik önemine binaen Osmanlı Devleti bu vilayet sınırları içinde ulaşım konusuna ayrı bir önem vermiştir. Bölgenin iktisadi ilişkilerini ve aynı zamanda tahıl ticaretini güçlendirecek olan Rusçuk–Varna hattı, Osmanlı ordusunun Rusya ile yapacağı bir savaş durumunda da asker sevkiyatında önemli fayda sağlayacaktı. Ayrıca tüm Karadeniz kıyısını bu demiryolu hattı ile İstanbul’a bağlamak onu daha da önemli bir hale getiriyordu.⁴⁸

Rusçuk–Varna Demiryolu hattı fikrini ilk ortaya atan kişi mühendis Bongarti’dır ancak demiryolu hattının imtiyazı ilk olarak Layard’a verilmiştir. Bunun ardından Şumnu’da ikamet eden Dimço ve Anastaş Stoyanoviç ile Panayot Hacı Sava adlı Osmanlı vatandaşı Bulgar müteşebbisleri, Rusçuk–Varna Demiryolu hattını Layard’ın inşa edememesi durumunda imtiyazın kendilerine verilmesini istemişlerdir. Osmanlı Hükümeti ise kendi vatandaşlarından gelen bu teklifi memnuniyetle karşılamıştır. Üçüncü teklif ise, Osmanlı Devleti’nin Belçika şebkenderi Bernard Joseph Posno tarafından yapılmıştır. Meclis-i Tanzimat ve Posno’nun vekilleri arasında bir mukavelename hazırlanmış ve 13 Şubat 1859 tarihinde imzalanmıştır. Rusçuk–Varna Demiryolu’nun imtiyaz fermanı Posno’ya 1861 yılında verilmiştir.

⁴⁵ Mehmed Cavid, “Müessesat-ı Nafiamız ve Rumeli Şimendiferleri”, *Ulûm-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, Numara: 1, C 1, İstanbul, 15 Kanunievvel 1324, s. 76; Ali Akyıldız, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 20 (2000), s. 314.

⁴⁶ Engin, *a.g.e.*, s. 40.

⁴⁷ Kolay, *a.g.t.*, s. XXII.

⁴⁸ Mehmet Topal, “Balkanlarda Bir Modernleşme Örneği: Rusçuk”, *Mavi Atlas*, Sayı: 4 (2015), s. 15-16.

İmtiyaz fermanının verilmesinin ardından 31 Aralık 1863 tarihinde şirketin iç tüzüğü ile kuruluşu tamamlanmış ve “The Ruscuk and Varna Railway Company” (Varna’dan Rusçuğa Kadar Olan Varna Demiryolu) adını alıp, merkezi Varna olmuştur. Posno elde ettiği demiryolu imtiyazını bir İngiliz gruba devretmiştir ki şirketin kurucuları arasında İngiliz William Gladston vardır. 1864 yılında başlanması düşünülen demiryolu inşaatı Peto, Betts ve Crampton adlı müteahhitlere ihale edilmiş ve inşaatı hem Rusçuk’tan hem de Varna’dan olmak üzere hattın iki ucundan başlanmıştır. Rusçuk–Varna Demiryolu 8 Kasım 1866’da işletmeye açılmıştır. Demiryolu hattı boyunca dokuz istasyon olup bunlara ek olarak bir istasyon daha eklenmiş ve sayı on istasyona çıkmıştır. Bu istasyonlar; Rusçuk, Çernavoda, Vetova, İnebekçi, Aşıklar, Şeytancık, Kaspiçan, Prevadi, Kebece ve Varna’dır. Rusçuk–Varna Demiryolu 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı’ndan sonra Osmanlı Devleti’nin elinden çıkmıştır. Rusçuk–Varna Demiryollarına Osmanlı Devleti 2 milyon sterlin gibi büyük bir yatırım yapmıştır ancak işlerin kötü gittiği bir dönemde inşa edilen bu hat, inşa edilmesinden 11 yıl sonra Osmanlı Devleti’nin sınırları dışında kalmıştır.⁴⁹

2.2.4.Rumeli Demiryolları

Balkanlarda çıkabilecek muhtemel savaşlar ve isyanlar sırasında hızlı bir şekilde asker sevk etme düşüncesi Rumeli Demiryolları’nın yapımını gündeme getirmiştir. Rumeli Demiryolları için ilk demiryolu imtiyazı teklifini İngiliz Parleментар Labro vermiş, bundan sonra birkaç teşebbüs daha olmuş ancak bu girişimlerin hepsi sonuçsuz kalmıştır. Bu arada Kırım Savaşı’ndan sonra Rusya güneyindeki yolları tamamlamaya çalışması Osmanlı Devleti’ni tedirgin etmiş, bu nedenle Rumeli Demiryolları’nı en kısa sürede inşa etmek için harekete geçmesine neden olmuştur. Rusya’nın bu girişime tepki verdiği bilinmektedir.⁵⁰ İlerleyen satırlarda görüleceği gibi Anadolu–Bağdat Demiryolu’nun inşasına da karşı çıkan Rusya, Osmanlı Devleti’nin adı geçen demiryollarını yapmaması karşılığında Karadeniz Demiryolu imtiyazını istemekten vazgeçeceğini dile getirecektir.

⁴⁹ Ali Akyıldız, “Balkanlara Osmanlılardan Miras Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu”, *Balkanlarda İslam Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu Tebliğleri*, Ed. Ali Çaksu, İstanbul, IRCICA, 2000, s. 123-145.

⁵⁰ Engin, *a.g.e.*, s. 43-49.

Osmanlı Devleti bir ara Rumeli demiryollarını devletçe yapılması ve işletilmesini düşünmüş hatta birkaç defa girişimde de bulunmuş, fakat başarılı olamamıştır.⁵¹ Bunun üzerine Rumeli Demiryolları'nı inşa edecek bir müteşebbis bulmak amacıyla Nafia Nazırı Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermiş ve Paşa Paris'te Brüksel bankerlerinden Baron Maurice de Hirsch ile temas kurmuştur. Baron Hirsch ile Nafia Nazırı Davut Paşa 17 Nisan 1869 tarihinde 99 sene süre ile bir mukavelename imzalamışlardır.⁵² Bu süreçte işi alırken mali olarak hiçbir itibarı olmayan Baron Hirsch, çok cazip şartlar ve tekliflerle gelen Osmanlılara kendi fikirlerini kabul ettirmekte başarılı olmuştur.⁵³ Baron Hirsch 7 Ekim 1869 tarihinde Rumeli Demiryolları imtiyazı fermanını elde etmiş ve 5 Ocak 1870 tarihinde Rumeli Demiryolları Şirketi-i Şahanesi "Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" ve 7 Ocak 1870 tarihinde de Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası "Compagnie Générale d'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" adında iki şirket kurmuştur.

4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece arasında Rumeli Demiryolları inşaatına başlanmış ve İstanbul-Edirne-Filibe-Dedeoğlu, Selanik-Üsküp ve Banyaluka-Avusturya arasındaki 1000 kilometrelik bir sahada inşaat çalışmaları sürdürülmüştür. Bu arada Rumeli Demiryolları'nın ilk kısmı olan Yedikule-Küçükçekmece hattı 4 Ocak 1871 tarihinde işletmeye açılmıştır. Öte yandan Baron Hirsch birdenbire Rumeli Demiryolları imtiyazını devretmek için hazır olduğunu bildirerek Sadrazam Mahmut Nedim Paşa'yı da buna ikna ederek imtiyazı Osmanlı Devleti'ne devretmiştir. Baron Hirsch'in yapmakta olduğu 149 kilometrelik Edirne-Dedeoğlu, 102 kilometrelik Banyaluka-Avusturya sınır hattı ve Selanik-Üsküp Demiryolu hattının 100 kilometrelik kısımları Haziran 1872 tarihinde hizmete girmiştir. Baron Hirsch inşa etmekte olduğu demiryollarını parça parça bitirmiş, 17 Haziran 1873 tarihinde İstanbul-Edirne-Sarımbay-Belova Demiryolu hattı, 1875 yılının ilk yarısında Üsküp-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu demiryolu hatları açılmıştır.⁵⁴

⁵¹ Mukbil Sezginer, *Bu Güne Kadar Devlet Demiryolları*, Ankara, Alaeddin Kırıl Basımevi, 1939, s. 7.

⁵² Engin, *a.g.e.*, s. 50.

⁵³ Nazım Teoman, "Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirsch", *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 135-136 (1936), s. 117.

⁵⁴ Engin, *a.g.e.*, s. 61-124.

1878 Berlin Antlaşması kapsamında Osmanlı Devleti Rumeli Demiryolları ile ilgili tüm haklarını korumuştur. Aynı anlaşma gereğince Rumeli Demiryolları'nın Avrupa demiryolu hatlarıyla birleştirilmesi kararı alınmıştır. Yukarıdaki anlaşmaya binaen Osmanlı Bankası ile Comptoir d'Escompte şirketinin ortaya çıkardığı “Rumeli Demiryolları Hutut-ı İltisakıyyesi İnşaat Şirketi” bağlantısı yapılacak şebekeleri belirlemiştir. Belova–Vakarel arasındaki 46 kilometrelik demiryolu hattıyla Üsküp–İvronya arasındaki 85 kilometrelik demiryolu hatlarının inşaatı yapılacaktır. Bu demiryolu hatlarının bitirilmesinden sonra İstanbul–Viyana arasındaki ilk tren olan Şark Ekspresi 12 Ağustos 1888 tarihinde işletmeye girmiştir. Böylece Tanzimat dönemi Osmanlı devlet adamlarının büyük hayallerinden biri olan Osmanlı Devleti'nin demiryolu ile Avrupa'ya bağlanması fikri 33 yıl sonra gerçek olmuştur.⁵⁵

2.2.5.Mudanya – Bursa Demiryolu Hattı

Mudanya–Bursa arasında 45 kilometrelik bir demiryolu hattının yapılması 4 Ağustos 1871 tarihli irade-i seniye ile öngörülmüştür. 1874 yılında 185.000 Türk lirası (4.200.000 Frank) harcanarak Bursa'ya kadar olan hattın yarısı yapılmış fakat elde para kalmamasından dolayı inşaat faaliyetlerine birdenbire son verilmiştir. Yarım kalan bu demiryolunun yapımı için 17 yıl sonra, yani 1891 yılında teminat akçesi olmadan M. Nagelmakers'e 99 seneliğine imtiyazı verilmiştir. Mudanya–Bursa Demiryolu hattı “Bursa–Mudanya Osmanlı Demiryolları Şirketi” ismiyle Nagelmakers tarafından kurulan bir şirket tarafından 1892 yılında hizmete açılmıştır.⁵⁶

2.2.6.Anadolu – Bağdat Demiryolu Hattı

Sultan II. Abdülhamid'in Anadolu–Bağdat Demiryolu hattının imtiyazını Almanya'ya ihale etmesindeki neden, Almanya'nın Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü konusunda İngiltere ve Fransa'dan farklı düşünmesiydi. Ancak demiryolları konusunda

⁵⁵ Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 35, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2008, s. 236-237.

⁵⁶ Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Der. Maliye Tetkik Kurulu, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, 1978, s. 323-324.

şunu da eklemek gerekir ki II. Abdülhamid şehzadeligi zamanında Sultan Abdülaziz'in Avrupa gezisine katılmış ve İngiltere ile Fransa'da yaptığı gözlemleri şöyle dile getirmiştir;

“İngiltere’de gördüğüm servet ve refah beni hayrette bırakmıştı. Havsalam almıyordu. Trenimiz Londra ile Dover arasında adeta havadan gidiyordu. İki tarafımızdan başka trenler durmadan gelip geçiyordu... Bu seyahatin uzun zaman tesirinden kurtulamadım.”⁵⁷

Yukarıda Avrupa demiryollarıyla ilgili gözlemleri aktarılan Sultan II. Abdülhamid, dar ve normal hatlar dahil 4.300 kilometre demiryolu inşa ettirmiş ve padişahlığı sırasında Osmanlı Devleti'nin mevcut olan demiryolu ağı üç kat artmıştır. Sultan II. Abdülhamid döneminde tüm demiryolu hattı uzunluğu 6.300 kilometreyi bulmuştur.⁵⁸

Diğer taraftan bu sırada Württembergische Vereinsbank müdürü Alfred Kaulla, 1887 yılından bu yana İstanbul'da silah ticaretiyle ilgili görüşmeler yapmaktadır. İstanbul'da bulunduğu sıralarda Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü Wilhelm von Pressel ile tanışma fırsatı bulmuştur. Bu sırada Pressel çeşitli Avrupa ülkelerinde Osmanlı Devleti'nde inşa edilecek demiryolları için projelere mali kaynak sağlamak için çeşitli kuruluşlara tekliflerde bulunuyor; ancak bir sonuç elde edemiyordu. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi II. Abdülhamid İngiltere ve Fransa'ya güvenmiyor ve bu devletlerin yaptıkları teklifleri reddediyordu. Padişah II. Abdülhamid bu devletlere bir imtiyaz vermesi durumunda imtiyazı kendi nüfuz alanlarına dönüştürmek için kullanacaklarını biliyordu.

Alfred Kaulla, 16 Mayıs 1888 tarihinde Siemens'e bir mektup kaleme alarak Anadolu'da inşa edilecek demiryolunun 6000 kilometre olduğu ve kesinlikle bir Alman grubuna verilmek istendiğini yazmıştır. Teklifi olumlu karşılayan Siemens, demiryolu imtiyazı için girişimde bulunmadan önce Alman Hariciye Nezareti'ne başvurarak

⁵⁷ Uluğbay, a.g.e., s. 33.

⁵⁸ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C I Kısım II, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 246-247.

Deutsche Bank'ın Anadolu Demiryolları için imtiyaz başvurusunda bulunmasının siyasi olarak bir sakıncasının bulunup bulunmadığını sormuştur. Alman Hariciyesi'nin verdiği cevapta ise herhangi bir sakınca görülmediği bildirilmiştir. Osmanlı Hükümeti ile Deutsche Bank arasında 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır.⁵⁹ Deutsche Bank Osmanlı Hükümeti tarafından kendisine verilen imtiyaz gereğince İzmit–Ankara demiryolunu inşa edip Haydarpaşa–İzmit demiryolu hattını da işletmek üzere 23 Mart 1889'da Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni (Société de Chemin de fer Ottoman d'Anatolie) kurmuş ve bütün haklarını da bu şirkete devretmiştir. 486 kilometrelik İzmit–Ankara demiryolu hattı üç yıl içerisinde inşa edilmiş ve 31 Aralık 1892 tarihinde Haydarpaşa–Ankara arasındaki demiryolu hizmete açılmıştır.⁶⁰ Bu tarih Ankara istasyonunun işletmeye açılma tarihidir.⁶¹ Bu hattın Basra Körfezi'ne kadar uzatılacağı hattın ilk parçası olan İzmit–Adapazarı kısmının açılış töreninde (2 Temmuz 1890) Nafia Nazırı Raif Paşa'nın nutkuyla bütün dünyaya ilan edilmiştir.⁶²

Sultan II. Abdülhamid, yeni demiryolu imtiyazlarını Almanlara verme niyetindeydi. Nitekim, von der Goltz Paşa'yla yaptığı bir görüşmede, Osmanlı Devleti üzerinde Almanların İngiliz ve Fransızlar gibi siyasi amaçlarının olmadığına inandığını ve şimdiye kadar inşa ettikleri demiryollarının ise övgüye değer olduğunu söylemişti.⁶³ Sultan demiryollarının inşa edilmesiyle Osmanlı coğrafyasının sadece demiryolu ve haberleşme ağı ile birbirine bağlanmayacağını aynı zamanda Osmanlı coğrafyasında ticaret, sanayi ve tarımın da canlanıp gelişeceğine inanıyordu.⁶⁴

15 Ocak 1893 tarihinde yeni bir imtiyaz sözleşmesi ile Eskişehir–Konya demiryolu imtiyazı Almanlara verilmiştir. 1894 senesinin Mart ayında “Eskişehir–Konya

⁵⁹ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 61-65.

⁶⁰ Feridun Kandemir, “İstanbul – Ankara Arasında Demiryolu Nasıl Kuruldu”, *Yakın Tarihimiz*, C 3, İstanbul, (1962), s. 153.

⁶¹ Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 224-226 (1943), s. 63.

⁶² Bekir Sıtkı Baykal, “Anadolu – Bağdat Demiryollarına Tarihsel Bir Bakış”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 135-136 (1936), s. 123.

⁶³ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 76.

⁶⁴ M. Metin Hülalü, “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Demiryolu Politikası (1876-1909)”, *Devr-i Hamid*, C 3, Kayseri, Erciyes Üniversitesi Yayınları, 2011, s. 138.

Demiryolu İnşaat Şirketi” kurulmuş⁶⁵ ve iki yıl gibi kısa bir sürede bitirilen bu demiryolu hattı 1896 senesinde hizmete açılmıştır. Böylece 1000 kilometreyi aşan bir demiryolu ağı bitirilmiştir.⁶⁶ II. Abdülhamid Anadolu Demiryolu’nun Bağdat’a kadar uzatılması için 1896 yılının Şubat ayında bizzat Alman İmparatoru II. Wilhelm’e başvuruda bulunmuş aynı zamanda başka demiryolu imtiyaz tekliflerini Almanları harekete geçirmek için kullanmıştır.

Demiryolu imtiyazıyla ilgili gelişmelerin yaşandığı bu sırada, 1890’lı yılların ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti’nde Ermeni isyanları çıkmış, İngiltere, Fransa ve özellikle Rusya bu Ermenilerin haklarını öne sürerek devletin iç işlerine karışmak istemişlerdir. İsyanlardan kaygı duyan Sultan, çıkacak bir savaş ya da büyük bir ayaklanmada asker sevkiyatının sorun olacağını anlamış bu sebeple ülke sınırlarını boydan boya geçecek bir demiryolu ağına gereklilik duymuştu.⁶⁷

Yukarıda da belirtildiği üzere 1890–1900 yılları arasındaki bu dönem Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşasında Almanya’nın ön plana çıktığı devre olmuştur.⁶⁸ Bu dönemde bazı politik engellere rağmen, ki burada İngiltere, Fransa ve Rusya’nın muhalefeti söz konusudur, Almanların Bağdat Demiryolu’nun imtiyazını almak için arkalarında büyük bir destek vardır: O da bizzat II. Abdülhamid faktörüdür. Mısır’ı işgal eden İngiltere’ye, can düşmanı olan Rusya’ya, bir Osmanlı vilayeti olan Tunus’u işgal eden ve Suriye içlerine ilerleyen Fransa’ya güvenmiyordu. Padişahın oluşturmak istediği iletişim ve ulaşım ağının oluşturulmasında güveneceği tek ülke Almanya’ydı.⁶⁹

Sultan II. Abdülhamid ve Osmanlı devlet adamları Almanya’yı değişen dengeler karşısında kurtuluş umudu olarak gördüler. II. Abdülhamid, Bağdat Demiryolu’nun yapımı ve Almanya ile yakın ilişkiler kurmayla ilgili şu sözleri sarf ediyordu:

⁶⁵ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 84-88.

⁶⁶ Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1991, s. 443.

⁶⁷ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 104.

⁶⁸ Hülagü, *a.g.m.*, s. 141.

⁶⁹ Sean McMeekin, *Berlin Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, İstanbul, Picus Yayıncılık, 2010, s. 59.

“Almanya kuvvetini boşa harcayacak yerde kendisine faydasız koloniler arayacağına, nüfuzunu İran Körfezi’ne kadar uzatsa hem bizim için hem de kendisi için iyi olur.”

Kısacası İngiltere ve Rusya’nın takip ettiği politika Osmanlı Devleti’ni fırsat bekleyen Almanya’ya yaklaştırmıştır. Kısacası Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin baskılarına karşı Almanlar ile yakın bir siyaset içine girmiş ve demiryolu imtiyazlarını da bu devlete vererek Osmanlı’nın yeni müttefiki olarak Almanya’yı göstermiştir.⁷⁰

Alman İmparatoru II. Wilhelm 1899 yılında Osmanlı Devleti’ne bir gezi düzenlemiştir. Yaptığı bu seyahatin hemen ardından 29 Ocak 1899 tarihinde Haydarpaşa Limanı imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi’ne verilmiştir. Bu imtiyaz Fransız Sefiri Constans ülkesi adına protesto ederken, Rusya Hariciye Nazırı Moravief de, liman inşasının Rus çıkarlarıyla çatıştığını belirtmiştir. Moravief’e cevap Almanya’nın Petersburg Sefiri Radolin’den gelmiş, sefirin ağzından Almanya’nın Anadolu’da sadece ticari maksatlarının olduğu siyasi hiçbir talebinin olmadığı açıklanmıştır.⁷¹ Rusya’nın ilerleyen satırlarda anlatılacak muhalefeti burada başlamış, Ruslar bundan sonra Anadolu’da yapılacak her demiryolu inşaatına muhalefet etmişlerdir.

Uzun görüşmeler ve çeşitli müzakerelerden geçtikten sonra 24 Aralık 1899 tarihinde Zihni Paşa ile Georg von Siemens arasında Bağdat Demiryolu’nun ön sözleşmesi, 21 Ocak 1902 tarihinde de esas imtiyaz anlaşması imzalanmış ve son olarak da 250 kilometrelik Konya–Ereğli Demiryolu hattının finansmanına dair mukavelenamenin imzaları atılmıştır. 13 Nisan 1903’te Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Impérial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) kurulmuş, 99 yıl süreyle verilen imtiyaz ilk otuz yıllık süre dolduğunda Osmanlı Devleti’ne şirketi satın alma hakkını vermiştir.

⁷⁰ Gölpinar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara, Anı Yayıncılık, 2010, s. 123-127.

⁷¹ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 129-130.

Yapım çalışmaları imtiyaz anlaşmasından hemen sonra başlamasına rağmen demiryolu hattı kesintisiz olarak Bağdat'a 1918 Ekim'inde ulaşmıştır.⁷²

Osmanlı Devleti, Rumeli Demiryolları ve Anadolu–Bağdat Demiryolları gibi ülkenin birçok bölgesine demiryolu yatırımı yaparken bu sırada Anadolu'nun kuzeyi ve doğusunda şose yollar bile çok az sayıdaydı. Hatta bu şose yollar kışın aylarca kapalı kalıyor ve ulaşım sağlanamıyordu. Kış aylarında günlerce ulaşım kapalı olan ve tam anlamıyla düzgün olmayan bu toprak yollar Osmanlı Devleti'nin doğusu ve kuzeyindeki Rusya ile sınırdı.

2.3. Rusya'nın Osmanlı – Rus Sınırında Demiryolu İnşa Etmesi ve Buna Karşı Osmanlı Devleti'nin Aldığı Tedbirler

2.3.1. 93 Harbi'nden Sonra Rusya'nın Osmanlı Devleti Sınırlarında Yaptığı Şose ve Demiryolu İnşa Çalışmaları

Karadeniz, Kafkasya, Doğu ve Doğu Anadolu ve genel olarak Ortadoğu Rusya'nın emellerinin gerçekleşmesi için kilit konumda⁷³ ve belirtilen bölgelerin önemli bir kısmı Osmanlı hakimiyetindeydi. Bu topraklara ulaşmak için Rusya, Osmanlı Devleti sınırındaki Kars'a 1807, 1828-1829 ve 1855 yıllarında üç defa saldırmış, ana gayesi olan Basra Körfezi'ne inmek için önemli bir adım atmıştır.⁷⁴ 1877-1878 Osmanlı–Rus Savaşı'nda Kars'ı 1877 yılında ele geçirmişler, 1878'de ise Berlin Antlaşması ile bölgeyi sınırlarına katmışlardır.

93 Harbi'nden önce Kars Osmanlı Devleti'nin toprağıyken buraya şose yol yoktu. Diğer taraftan Kars'ı Batum, Trabzon ve Erzurum'a bağlayan yollar ise bozuktu. Bu eksikliği gören Rusya, Kars'ı sınırlarına kattıktan sonra 89 kilometrelik Gümrü–Kars şose yolunu ve 77 kilometrelik Kars–Kağızman stabilize yolunu yapmıştır. Kars, Kağızman,

⁷² Beydilli, a.g.m., s. 443-444.

⁷³ Suat Akgül, “Doğu Anadolu'da Osmanlı – Rus Rekabeti ve Kürtler”, *Osmanlı*, C II, Ed. Güler Eren, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s. 540.

⁷⁴ Fahrettin Kırzioğlu, *Kars Tarihi*, C I, İstanbul, İstanbul Matbaası, 1953, s. 551.

Ardahan, Oltu ve Sarıkamış'ta Rus Kafkas ordusuna bağlı birer alay mevcuttu. Bu alayların birbirleriyle bağlantı kurabilmesi için şose yollar yapılması gerektiğinden Ruslar, 1884 yılında Kağızman–İğdır şose yolunun yapımına devam etmişler ve diğer taraftan Kars–Ardahan stabilize yolunun 69 kilometrelik bölümü ile Ardahan–Ahıska yolunun 16 kilometrelik bölümünü bitirmişlerdi. Yine bu yıllarda Kars–Gümrü, Kağızman–Sarıkamış arasında atlı posta seferleri konulmuş, ana hatlarda telgraf istasyonları kurulmuştur. Dolayısıyla Kars, stratejik önemi nedeniyle Rusya tarafından ileride bir savaş durumuna karşı hazırlık amacıyla sürekli olarak istihkam edilmiş, Rusya dönemin asker sevkiyatı açısından en mükemmel aracı olarak görülen demiryollarını bölgeye inşa etmesi amaçlanmıştır.⁷⁵

Ruslar, 1893 yılında Mikailof mevkiinden 30 kilometre mesafedeki Borjun mevkiinde demiryolu inşaatına başlamış ve bu iki şubeyi Kafkasya demiryoluna bağlamayı düşünmüşlerdi. Ayrıca bu hattın güney Kafkasya demiryolunun başlangıcı olması nedeniyle Osmanlı hududuna kadar uzatılması ihtimal dahilindeydi.⁷⁶ Zaman içinde Ruslar, Osmanlı sınırı boyunca bu demiryollarını inşa etmeyi başaracaklardı.⁷⁷ Bu uğurda ilk olarak 1894 yılının Mart ayında Ruslar tarafından Tiflis–Kars demiryolunun yapımına başlanmıştır.⁷⁸ *Kafkasya* gazetesine göre; buraya 60 milyon ruble harcayacak olan Rusya bir savaş halinde bu demiryolu hattından Osmanlı Devleti sınırlarına on dört günde asker sevk edebilecekti.⁷⁹ Rusların projesine göre ilk olarak Tiflis–Gümrü–Kars demiryolu hattı, ardından ise Gümrü–Erivan hattı inşa edilecektir. Gazetenin verdiği bilgi doğru çıkmış bu demiryollarının inşasına 1895'te başlanmış ve 1899'da ise demiryolu tamamlanmıştır. Yine askeri sebeplere dayanarak Ruslar, 1912 yılında Kars–Sarıkamış demiryolu inşaatına başlamışlar ve 1914 yılının Haziran ayında bu demiryolu hattı da kullanılmaya başlanmıştır.⁸⁰ Ruslar Sarıkamış'ı ele geçirdikten sonra

⁷⁵ Candan Badem, *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, İstanbul, Birzamanlar Yayıncılık, 2010, s. 234-235.

⁷⁶ BOA, Babıali Evrak Odası (BEO), nr: 209-15671, ek 1: 29 Mayıs 1893.

⁷⁷ BOA, BEO, nr: 209-15671, ek 3: 21 Nisan 1893.

⁷⁸ Badem, *a.g.e.*, s. 235.

⁷⁹ BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS), nr: 301-114, ek 2: 4 Temmuz 1894.

⁸⁰ Badem, *a.g.e.*, s. 235.

Sarıkamış'tan Erzurum'a dar hatlı bir demiryolu inşa ederek Erzurum'u Kafkasya'ya bağlamışlardır.⁸¹

2.3.2. Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın Demiryolu İnşaat Faaliyetleri Karşısında Takındığı Tavr

Osmanlı Devleti coğrafyasından dolayı eski ticaret yollarının birbirine bağlandığı bir noktadaydı ve bu bağlamda Çin'den başlayan tarihi İpek Yolu'nun bitiş noktası Osmanlı toprakları kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin ulaşımını sağlayan karayolları da eski ticaret yollarına dayanıyordu.⁸² Tebriz–Erzurum–Trabzon kervan yolunda yılda 45.000 yük hayvanı kullanılıyordu.⁸³ Trabzon yolu da Osmanlı Devleti'nin sol kol denilen güzergahındaki Erzurum'a bağlanmaktaydı. Asya ve Ortadoğu transit yolunun başında bulunan Trabzon şehri, Güney Kafkasya, İran, Anadolu ve İstanbul arasında bağlantı kurmakla birlikte İran ve Anadolu'yu Kırım'a bağlayan bir liman şehriydi. Trabzon limanı ve onu Doğu Anadolu'ya bağlayan tarihi Trabzon–Erzurum–Tebriz yolu, İran üzerinden Orta Asya ve Hindistan'dan gelen malların Karadeniz limanlarına, İstanbul'a ve Avrupa'ya ulaştırıldığı önemli bir transit ticaret merkeziydi.⁸⁴ Karadeniz XIX. yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya ve Trabzon limanı önem kazanmaya başlamıştır. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon limanından gemilerle gönderiliyordu.⁸⁵

XIX. yüzyılda Doğu'dan Karadeniz'e yapılan ticaretin önemi artmıştır. Rusya bu ticarete Osmanlı Devleti'nin karşısına güçlü bir rakip olarak çıkmıştır. Osmanlı

⁸¹ Tuncay Ögün, *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 1999, s. 132.

⁸² Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed. Vahdettin Engin – Ahmet Uçar – Osman Doğan, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2013, s. 37.

⁸³ Quataert, *a.g.e.*, s. 185.

⁸⁴ Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları", *Çeşm-i Cihan*, Sayı: 2 (2014), s. 11.

⁸⁵ Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3 (2012), s. 44-45.

Devleti, Trabzon–Erzurum–Tebriz yolunu kontrol ederken, Rusya ise, Gürcistan sahilindeki Sohum–Poti limanından ya da Batum–Tiflis’ten Tebriz’e uzanan yolu elinde tutuyordu. Bölgenin ulaşım durumu tarafların politikalarının belirlenmesinde etkili olmuş, rekabet bu ekseninde şekillenmiştir. Özellikle Kars–Erzurum ve Trabzon–Erzurum yollarının yapımı için yürütülen çalışmalar Osmanlı Devleti’nin rekabet edebilme gücünü artırmıştır. Trabzon–Erzurum yolunun özellikle Trabzon–Gümüşhane bölümü örneğinde olduğu gibi şose yollar sert kış şartlarında aylarca kapanıyordu oysa demiryolu için böyle bir durum söz konusu değildi. Bundan dolayı demiryolları hem ticarete hem de asker sevk etmede dönemin koşullarında büyük avantaj sağlıyordu.

Osmanlı Devleti adı geçen ticaret yollarının önemini bildiğinden bölgedeki şose yolların yapımına önem vermiştir. Bu amaçla da Trabzon–Erzurum yolunun ilk kısmının çalışmaları Trabzon Müşiri Abdullah Paşa tarafından 1844 yılında tamamlanmış; ancak bu ilk çalışma Trabzon’u Erzurum’a bağlayamamıştır. Bu başarısız girişimin ardından ikinci teşebbüs 1850 yılında bizzat Ticaret Nazırı İsmail Paşa tarafından yapılmışsa da ancak bazı bölümler inşa edilmiştir. 1858 yılında Trabzon–Erzurum yolunun, Bayburt–Erzurum bölümü bölge halkının gayretleriyle tamamlanmıştır. 1865 yılında Trabzon Valisi ile tarik memuru Mirliva Feyzi Paşa yolun yapımı için girişimlerde bulunmuşlarsa da bu girişimler de sonuçsuz kalmıştır. Trabzon–Erzurum yolu nihayet 1871-1872 yıllarında tamamlanmış ve yol şose olarak inşa edilmiştir.⁸⁶ Ancak Rusya’nın Osmanlı Devleti sınırı boyunca İran’a doğru demiryolu inşa etmeye başlamasıyla konu farklı bir boyuta taşınmıştır.⁸⁷ Rusların demiryolları yapmasına karşılık, inşası düşünülen yolların bir an evvel yapımına başlanması için Sadaret tarafından Maliye ve Nafia Nezaretlerinden bu konuda faaliyete geçmeleri istenmiştir.⁸⁸

Erzincan merkezli Dördüncü Ordu’nun ilgi alanı Anadolu’nun doğusunu kapsıyor ve yetki sahasına giriyordu. Bu bölgedeki yolların tamamının haritası yaptırılıp Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilmiş ve yolların yapımı Dördüncü Ordu’ya havale edilmiştir. İnşa edilecek bu yollar Erzurum, Elazığ, Bitlis ve Van vilayetlerinin dahilinde olup

⁸⁶ Çetin, a.g.m., s. 11-15.

⁸⁷ Bakınız Ek-1.

⁸⁸ BOA, Y.A.HUS, nr: 277-40, ek 1: 3 Temmuz 1893.

uzunluğu 1247 kilometredir⁸⁹ ve altı sene zarfında tamamlanması düşünölmüştür. Vilayetlerde nakdi bedeliyle çalışacak olan nüfus istihdam olunmak üzere 1890 senesi bütçesinde 58.000 olarak düzenlenen ödenek 1892 yılında toplanan bütçe komisyonu tarafından aşağıya çekilmiştir. 1892 senesinde Erzurum için 1.500.000, Elazığ ve Bitlis için 500.000 ve Van'a ise 400.000 guruş ödenek gönderilmişse de bir sonraki seneye devir olmuştur. Adı geçen vilayetlerin yol vergilerine gelince 1890, 91 ve 92 seneleri zarfında Erzurum 220.000 guruş, Erzincan'dan Gümüşhane ve Harput'a giden yollar ile Trabzon'a 207.000 guruş harcanmıştır. Öte yandan Elazığ vilayetinin tahsil ettiği 535.635 guruştan Harput'tan Malatya'da son bulan yollar için 424.000 ve Bitlis vilayetinden tahsil edilen 259.914 guruşun Bitlis'ten Muş ve Diyarbakır'a kadar 245.025 guruş sarf edilmiştir. Van vilayetinden ise yol vergisi tahsil edilmeyip 1892 senesinde Bitlis'e kadar olan yollara bir miktar işçi istihdam edilmiştir.⁹⁰

Dördüncü Ordu Kumandanı Müşir Mehmet Zeki Paşa, Rusların Osmanlı Devleti sınırlarında askerlerini süratle seferber ettiği, Tiflis mevkiinden Gümrü, Kars ve Ardahan'a ve oradan da Osmanlı sınırına doğru mükemmel şose yollar yaptığını bildirmiştir. Bu haberlere binaen Müşir Mehmet Zeki Paşa Rusların bu faaliyetlerine karşılık verebilmek için Erzincan, Kiğı, Muş, Harput ile Kiğı–Erzurum yollarının yapımına henüz başlanmamış olduğundan bahsetmiştir. Oysa Rusların demiryolu inşaatına devam ettiklerinin Tiflis Başşehbenderliği'nden haber alındığı zamanda ancak Erzincan'dan Kemah'a kadar çok kısa bir yol yapılabılmıştır. Erzincan–Trabzon yolu ise hala tamamlanamamıştır. 6 Haziran 1894 tarihinde gönderilen telgrafnamede acil olarak inşa edilmesi istenilen Erzincan kısmının başlanamadığı, Erzincan'ı Sivas'a bağlayacak olan Erzincan–Refahiye yolunun 1893 yılında bir kısmının yapıldığı ve Erzincan ile Erzurum arasındaki yolun askeri harekâta müsait yönde olduğu ancak bu yolların büyük bir bölümünün hazırlıksız olduğu söylenmektedir. Müşir Mehmet Zeki Paşa, Rusların stratejisine karşı Trabzon–Erzurum yolunun Osmanlı Devleti için hayati öneme sahip olduğunu sürekli söylemiş haklılığı da Sarıkamış hareketinde verilen zayıat ve mağlubiyetle anlaşılmıştı.

⁸⁹ BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 1: 16 Nisan 1893.

⁹⁰ BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 2: 14 Eylül 1893.

Dördüncü Ordu komutanı Zeki Paşa'ya göre Dördüncü Ordu mıntikasında yeni yolların yapılması Rusya üzerinde caydırıcı bir etki yapabilir. Ayrıca, sürekli vurgulandığı gibi bu yollar yapılırsa savaş zamanında Osmanlı Devleti'ne fayda sağlayacaktır. Rusya'nın birkaç seneden bu yana Osmanlı Devleti sınırlarında yaptığı askeri gösteriler, sınıra asker toplaması ile Kağızman, Sarıkamış ve Oltu yollarına asker sevk edeceği ve inşa ettiği şose yollara ilave olarak demiryolu hatları yapacağını göstergesiydi. Rus ordusunun bu faaliyetlerini anlatan Müşir Mehmet Zeki Paşa adı geçen bu yolları inşa etmekten başka çare kalmadığı inancını ilgili mercilere bildirmişti.⁹¹

Rusların sınırda demiryolu inşa etmeleri Harbiye Nezareti'ni harekete geçirmiş ve Rusların bu hamlesine karşılık neler yapılabileceği araştırılmıştı. Dördüncü Ordu'nun yetki alanındaki bölgede şose yol ve demiryolu inşa edilmesinin gerekli olduğu konusunda tam bir fikir birliği vardı. Bu nedenle Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Rusların bölgedeki inşa faaliyetlerine karşın Osmanlı Devleti'nin yapmış olduğu yolların kilometre cinsinden uzunluklarının bildirilmesi istenmişti.⁹² Ayrıca 1895 yılında Ferik Abdullah Paşa Trabzon yolundan Muş'a gitmiş ve yol durumu hakkında bilgi edinmiştir. Paşa bölgede herhangi bir askeri birlik bulunmadığını, mucur yolların da bozuk olduğunu ve ilkbaharda şose yolların yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Bundan dolayı Babıali'nin Dördüncü Ordu ile iletişime geçerek asker ve mühimmat sevki için nerelere şose yollar yapılması gerektiği bilgisini almasını istemiştir.

Bu yolların yapımı konusunda Dördüncü Ordu'dan sorulmuş ve cevaben adı geçen yolların düzeltilip yapılmasının önemli ve elzem olduğu bilgisi alınmıştır. Diğer taraftan Erzurum–Erzincan–Harput–Sivas ile Trabzon–Pülümür–Kiğı–Muş–Harput–Erzurum–Bitlis–Van–Siirt ve Diyarbakır'da son bulan yolların askeri açıdan son derece kritik bir noktada olmasından dolayı bir an önce inşa edilmeleri gerektiği bildirilmiştir.⁹³

⁹¹ BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 5: 16 Haziran 1894.

⁹² BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 6: 2 Temmuz 1894.

⁹³ BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 8: 28 Ocak 1895; Bakınız Ek-2.

Dördüncü Ordu Kumandanı Müşir Zeki Paşa Erkan-ı Harbiye Nezareti'ne 15 Kasım 1894 tarihinde verdiği cevapta şunları kaydetmiştir:

“Rusya Osmanlı Devleti sınırında kendi askeri yollarını birbirine bağlamaya ve askeri tertibatını da artırmaya çalışmaktadır. Dördüncü Ordu da Osmanlı Devleti sınırlarının muhafazasında itina göstermekle birlikte asayiş de gece gündüz sağlamaya çalışmaktadır. Ancak Dördüncü Ordu muntıkasındaki vilayetlerin valileri Ermeni maddesini öne sürerek askeri yolların yapımını erteletmeye çalışmaktadır. Rusya'nın giriştiği askeri faaliyetlere karşı bizim de her ihtimali göz önünde bulundurarak Erzurum istihkamını teçhiz edip eksikleri tamamlamamız son derece gereklidir.”⁹⁴

Rusya'nın sınırdaki faaliyetlerini takip eden Tiflis Başşehbenderliği, Rusya Hükümeti'nin Osmanlı Devleti hududundaki ordusuna 17 bin kişi ilave ederek çoğalttığını ve Kafkasya'da bulunan her alayına bir tabur ilave ettiği bilgisini vermişti. Kafkasya Ermenilerinin gönüllü olarak Rus ordusuna katıldığı da anlaşılmıştı.⁹⁵ Üstelik Rusların Batum–Tiflis hattına bağlanmak üzere inşa edilmekte olan demiryolu hattı için bazı araç-gereçleri nakil ettikleri sırada top vesair gibi harp aletleri de gönderdiği istihbarat edilmişse de doğruluğu teyit edilememiştir.⁹⁶ Batum Başşehbenderliği'nden Rusların Aleksadrapol'den Karakili'ye kadar inşa ettikleri demiryolu hattını açtıkları bilgisi ulaşmıştır.⁹⁷ Kars Şehbenderliği de 14 Ağustos 1899'da Rusların Tiflis'ten Kars'a ulaşan yolu tamamladıkları bilgisini Hariciye Nezareti'ne vermişti.⁹⁸

Dördüncü Ordu bölgedeki istihbarat çalışmalarına devam ederken, Rusya'nın Kafkasya'da bulunan dört tümenin birleştirilip, merkezi Tiflis olmak üzere bir ordu kuracağı, diğer muhtelif tümenlerden de iki tümen daha teşkil edeceği ve merkezi belli olmayan bir ikinci kolordu daha toplayacağı haberini almıştır.⁹⁹

⁹⁴ BOA, BEO, nr: 573-42910, ek 12: 15 Kasım 1894.

⁹⁵ BOA, HR.SYS, nr: 1366-42, ek 1: 23 Aralık 1895.

⁹⁶ BOA, Hariciye Nezareti İdare (HR.İD), nr: 703-13, ek 3: 21 Aralık 1898.

⁹⁷ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA), nr: 33-8, ek 1: 16 Mayıs 1899.

⁹⁸ BOA, BEO, nr: 1358-101812, ek 1: 19 Ağustos 1899.

⁹⁹ BOA, BEO, nr: 1298-97297, ek 3: 10 Nisan 1899.

Dördüncü Ordu'nun aldığı istihbarat doğru çıkmış, Ruslar Gemi mevkiinden Revan'a kadar demiryolunu uzatmışlardır. Yine Ateşemiliterlik tarafından Erzurum vilayetine bildirildiğine göre Rusların İran sınırına gelecek yıl yeni bir demiryolu hattı inşa edecekleridir.¹⁰⁰ Erzurum vilayetinden verilen cevapta, Rusya tarafından Revan'dan İran sınırına kadar uzatılacak demiryolu hattının askeri açıdan önemli olmakla birlikte, Erzurum–Trabzon yolundan yapılmakta olan İran taşımacılığının Rusların yapacağı bu yola kayacağından dolayı vilayet şose yollarının hızlı bir şekilde tamamlanıp bitirilmesi gerektiği dile getirilmiştir. Ayrıca İran'ın Garbanlar bölgesine kolay geçiş ve taşımacılığın bu yoldan devam etmesi için Erzurum'a kadar bir demiryolu hattı inşasının uygun olacağı, Dahiliye Nezareti'nden 22 Temmuz 1903 tarihli tezkerede bildirilmiştir.

Erzurum'a kadar uzatılmasının gerekli olduğu düşünülen demiryolunun, Anadolu–Bağdat Demiryolu güzergahındaki Sivas'tan bir yan hat ile ayrılması kararlaştırılmıştır. Trabzon'dan Erzurum'a kadar yapılacak hattın, askeri nakliye açısından önemi bilinmekle birlikte, savaş durumunda düşman tarafından kullanılması halinde tahribi düşünülmüştür. Askeri açıdan bu demiryolu hattının inşasında bir sakınca olmayıp siyasi açıdan inşa edilip edilmemesi durumunun Babıali'ye bağlı olduğu belirtilmiştir. İran sınırına kadar uzatılması düşünülen demiryolunun uzunluğu takriben 620 km'yi bulmaktadır. Trabzon ile Erzurum arasındaki güzergahın Zigana ve Kop dağ silsilesine tesadüf nedeniyle adı geçen demiryolu hattının inşaat masraflarının çok yüksek olduğu ilgili daireler tarafından ifade edilmiştir. Şose yollara gelince krokide gösterildiği üzere bu yollar Dördüncü Ordu mıntikasında olup Trabzon hududundan Erzurum'a kadar olan 166 kilometrelik kısmı 1902 yılı zarfında mükemmel bir şekilde tamir edilmiş, 133 kilometresi de yapılmaya çalışılmıştır.¹⁰¹ Erzurum'dan Bayezid (Ağrı) yoluyla İran sınırına kadar 270 kilometre olan yolun 43 kilometresi inşa edilmiş geriye ise 227 kilometre kalmıştır. İran'ın Kahla ve Garbanlar bölgelerine bu yol güzergahından ulaşımın kolaylaşması amacıyla inşa edilmesi düşünülmüştür. Ayrıca askeri açıdan da önemi bilinen adı geçen yolların inşası yine ilgili daireler tarafından 14 Haziran 1899 tarihinde bildirilmiştir. Bu yolların altı senede tamamlanması durumunda inşaat

¹⁰⁰ BOA, BEO, nr: 2121-159066, ek 1: 20 Temmuz 1903.

¹⁰¹ Bakınız Ek-3.

masraflarının yıllık 58 bin liraya tekabül ettiği ve bazı vilayetlerin mallarının hazine tarafından tahsiliyle ilk seneki kısmının bir miktarının tahsil olunduğu bildirilmiştir.¹⁰²

Rusların İran ticaretini ele geçirmek için yaptıkları tüm çabaları meyvelerini vermiş ve I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce İran'dan Anadolu'ya transit geçiş yolları artık Tiflis–Batım üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti Rusya'nın İran'a doğru demiryollarını kendi sınırı boyunca uzatmasına karşılık bazı tedbirler almaya çalışmışsa da Anadolu'nun kuzeyi ve doğusuna demiryolu inşa edememiştir. Üstelik 1900 İtilafnamesi ile Rusya'ya bu bölgenin demiryolu yapım ayrıcalığını vermiştir. Osmanlı Devleti, Rusya'nın faaliyetlerinden bu kadar haberdar olmasına, yazışmalardan da anlaşıldığı üzere gerekli tedbirler almaya çalışmasına karşın Rusya'nın baskılarına boyun eğmek zorunda kalmıştır.¹⁰³ Bu boyun eğişteki en büyük faktörlerden biri de tabii olarak Van dolaylarındaki 1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'nın Kafkasya bölgesine kaçan Ermenilerin rolüdür. Hatta 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolu ayrıcalığının Rusya'ya verilmesinin karşılığı Kafkasya'daki isyancı Ermenilerdir.

¹⁰² BOA, BEO, nr: 2121-159066, ek 2: 21 Kasım 1903.

¹⁰³ Öğün, *a.g.e.*, s. 126.

2. BÖLÜM: 1890’LI YILLARDA ERMENİ OLAYLARI VE 1900 İTİLAFNAMESİ’NİN İLK EVRESİ

1. Ermeni Olayları ve Bu Olayların Demiryolu Siyasetine Etkisi

Ermeni konusu daha XIX. yüzyılda Avrupa tarafından bir Hristiyan-Müslüman sorunu olarak algılanmış ve bugüne kadar o şekilde gelmiştir. 1856 Islahat Fermanı’nın eşitlik adına gayrimüslimlere tanıdığı birçok hak az bir süre sonra etnik milliyetçiliğe dönüşmüştür.¹⁰⁴ Oysa Ermeniler, Osmanlı Devleti idaresinde birçok görev almışlar ve Türklerle kaynaşmışlardır. 1835-1839 arasında Türkiye’de bulunan Moltke Ermenilerden “Bu Ermenilere, hakikatte Hristiyan Türkler denilebilir” diye bahseder. Fakat 1826-1828 Rus-İran Savaşı’nda Ermeniler Rusları kurtarıcı olarak görmüş, Rus idaresinde muhtariyet kazanabileceklerini sanmış, zamanla Ermenistan Çarlık Rusya’sının vilayeti olmuştur. 1833’den itibaren İngiliz etkisi de hissedilmeye başlanmıştır.¹⁰⁵

Osmanlı Devleti, 1839 Tanzimat Fermanı ve 1856 Islahat Fermanı ile vatandaşları arasında hukuken tam bir eşitlik sağlamaya çalışmıştır. Bunlarla da yetinmeyen Osmanlı Devleti, 29 Mart 1863’de “Ermeni Milleti Nizamnamesi”ni yayınlamıştır. Bu nizamname ile Ermenilerin eğitim, kültür, din ve cemaat işlerini kendilerinin çözmesini öngörmüştür.¹⁰⁶

Osmanlı Ermenilerinin siyasal ve sosyal haklar talep etmelerinin ilk diplomatik tezahürü, 1877’de Rusya ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Ayastefanos Antlaşması’nda ortaya çıkmıştır. Antlaşma’nın 16. maddesi gereğince Osmanlı Devleti, Ermenilerin yoğun olarak yaşadığı bölgelerde bir dizi reform yapma sözü vermiştir. Bu bölge sonradan Vilayat-ı Sitte (Altı Vilayet) olarak tanımlanacak Sivas, Bitlis, Elazığ,

¹⁰⁴ Kemal H. Karpat, *Türk Dış Politikası*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2015, s. 357.

¹⁰⁵ Haluk Selvi, *Birinci Dünya Savaşı’ndan Lozan’a Ermeni Sorunu*, Sakarya, Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü, 2003, s. 12-14.

¹⁰⁶ Mehmet Saray, *Ermenistan ve Türk-Ermeni İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2005, s. 25.

Van, Erzurum ve Diyarbakır'ı kapsamaktadır. Ermeni meselesinin diplomasiye yansıyan bundan sonraki aşaması, 1878 Berlin Kongresi'dir. Kongreye Ermeni patriği başkanlığında bir Ermeni Delegasyonu da katılmış ve Ermenilerin siyasi taleplerini gündeme getirmiştir. Kongre sonunda imzalanan Berlin Antlaşması'nın 61. maddesine göre; "Ermenilerin koşullarının iyileştirilmesi ve reformların gerçekleşmesi" gibi muğlak bir ifadeyle Ermeni meselesi uluslararası platforma taşınmıştır.¹⁰⁷ Osmanlı bürokratik seçkinleri bu psikolojik ortamda Ermenileri, Düvel-i Muazzama'nın desteğini alarak özerklik veya bağımsızlık talebinde bulunacak bir tehlike unsuru olarak telakki etmeye başlamışlardır.¹⁰⁸

Osmanlı devlet adamları bu konuda haklı çıkmışlar, gerçekten de Osmanlı toprakları dışında yaşayan bir grup Ermeni, Berlin Antlaşması'nın ilgili maddesinden güç alarak Ermeni konusunu tekrar gündeme getirmek amacıyla kanlı terör faaliyetlerine başlama kararı almışlardır. Avedis Nazarbey adlı Kafkasyalı bir Ermeni'nin başkanlığında 1887'de İsviçre'de "Hınçak Komitesi"ni kurmuştur. Hınçak Komitesi'ni yeterince aktif görmeyen Ermeniler, Rus idaresindeki ihtilalci Ermeniler ile birleşerek, 1890 yılında Tiflis'de "Taşnaksutyun Komitesi"ni kurmuşlardır. Amaçları Rusya'ya dayanarak Türkiye Ermenileri'nin istiklalini elde etmektir.¹⁰⁹ Taşnaksutyun terör örgütü, Milliyetçi Ermeni Komitesi'dir. Kafkaslarda faaliyet gösteren bu örgütün resmi adı 'Devrimci Ermeni Partisi Taşnaksutyun (ARPD)'dir. Taşnaksutyun esasında bütün Ermeni milletini temsil ediyormuş gibi gözükp esas olarak, Ermeni ticaret burjuvazisinin ekonomik arzularını yansıtmış ve kendisine bağımsız bir statü kazanmak için savaşmıştır.¹¹⁰ Ayrıca, genel olarak Rus-Ermeni veya sürgün Ermenilerden oluşan bir idare tarafından yönetilen Hınçak ve Taşnak'ın aksine yerli Ermenilerin idaresinde Armenekan örgütü de mevcuttur.¹¹¹

¹⁰⁷ Selim Deringil, "Abdülhamid Döneminde Ermeni Meselesi", *1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım*, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, s. 95-96.

¹⁰⁸ Selçuk Akşin, "Ermeni Eğitim Kurumları, Siyasallaşma ve Osmanlı Devleti 1878-1923", *1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım*, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, s. 67-68.

¹⁰⁹ Saray, *a.g.e.*, s. 41-42.

¹¹⁰ Mehmet Perinçek, *150 Belgede Ermeni Meselesi*, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2012, s. 38.

¹¹¹ Hans – Lukas Kieser, *İskalanmış Barış*, Çev. Atilla Dirim, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s. 266.

1.1.İsyancılar ve Geri Dönüşlerinin Etkisi

Hınçak ve Taşnaksutyun Komiteleri'nin yayın organları *Hınçak* ve *Taşnak* Gazeteleri 1894 sonbaharından itibaren kışkırtıcı yazılar yazarak Sasun ve Zeytun'daki Ermeni halkını isyana teşvik etmişler ve yapılan planlardan ilkinin 1894'te Sasun'da gerçekleştirmişlerdir. Ermeni nüfusunun en çok olduğu yerleşim birimlerinden Sasun'da Hınçak Komitecileri'nden Hamparsun Boyacıyan ve Mihran Damatyan önderliğinde isyan eden 3000 kadar Ermeni, Müslüman köylere ve emniyet güçlerine saldırarak yüzlerce kişinin ölümüne sebep olmuşlar, kadınları ve çocukları işkence ile öldürmeleriye yöre halkında infiale neden olmuştur.¹¹² İstanbul'daki Kumkapı gösterisinden sonra Ermeni çetelerin Sasun bölgesinde çıkarttıkları olayların amacı, Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ne müdahale etmesini ve reformların gerçekleşmesini sağlamaktır. Muş, Kulp ve Silvan'da ayaklanan bu 3000 kadar Ermeni tedhişçinin üzerine asker sevk edilerek isyan 23 Ağustos 1894'te bastırılmıştır.¹¹³

1895 yılına gelindiğinde Ermeni çetecileri, Van Bölgesi'ne İran ve Kafkasya'dan çok sayıda silah ve cephaneye getirmişler ve 1 Haziran 1896'da başlayan Van isyanı Ermeni komitelerinin faaliyetleri sonucunda ortaya çıkmıştır.¹¹⁴ Ermenilerin yoğun olduğu Zeytun ve Van bölgelerinde binlerce Ermeni'yi ayaklandıran komiteciler, büyük ölçüde can ve mal kaybına sebep olmuşlardır. Askeri birliklerin müdahale etmesi üzerine büyük devletlerin elçileri araya girerek isyancıların cezalandırılmasını engellemişlerdir. Taşnakların tertiplemediği olayların sonunda pek çok Müslüman hayatını kaybetmiştir.¹¹⁵ Çeşitli mevkilere çetelerle saldırarak Türk aşiretlerini tahrik etmiş olan Ermeni çeteciler, devriyeye çıkan askeri bir birliğe ateş açarak bir subay ve bir de askeri yaralamışlardır.¹¹⁶

¹¹² Saray, *a.g.e.*, s. 45.

¹¹³ Haluk Selvi, *Bir Ermeni Komitecisinin İtirafı Mihran Damatyan*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2009, s. 45-51.

¹¹⁴ Mustafa Gül, "1896 Van Ermeni İsyanı ve Sonrasındaki Gelişmeler", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 8 (1997), s. 141-142.

¹¹⁵ Saray, *a.g.e.*, s. 46-52.

¹¹⁶ Faiz Demipoğlu, *Van'da Ermeni Mezalimi*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 1985, s. 17.

İsyan 10 Haziran'da yatışmış, isyancıların çoğu dağlara kaçmıştır.¹¹⁷ 1896 yılındaki yaşanan ayaklanmadan sonra Osmanlı sınır sancaklarındaki Ermenilerin Rusya topraklarına doğru göçü de artmıştır.¹¹⁸ 1896 yılındaki ayaklanmadan sonra Ermeni nüfusu gözle görülür bir şekilde azalmış, azalmanın en belirgin olarak görüldüğü bölge Van Vilayeti'nin güneyi olmuştur.¹¹⁹ Sonuç olarak 1894 yılında başlayıp 1896 yılına kadar devam eden ayaklanmalar sonrasında Rusya'ya kaçan Ermeniler Osmanlı toprakları dışında kalmıştır. Osmanlı Devleti, Rusya'ya firar eden Ermenileri vatandaşlıktan çıkarmak için 9 Ekim 1896 tarihinde bir irade-i seniye çıkartmıştır. Bundan sonra Osmanlı toprakları dışında kalan her Ermeni için Tabiiyet Kanunnamesi'nin altıncı maddesi uygulanacaktır.¹²⁰ İlgili madde şöyledir;

“Ecnebi memleketlerinde izin almaksızın tabiiyet değiştiren veya askerlik yapan Osmanlı tebaasını, yaptığı bu işlemlerinden dolayı Osmanlı Devleti isterse tabiiyetten çıkartır. Bu yolla Osmanlı tabiiyetinden çıkmış kişiler Osmanlı topraklarına geri dönemezler.”¹²¹

Osmanlı Devleti Tabiiyet Kanunnamesi'nin altıncı maddesini bir irade-i seniye ile işleterek 1896 isyanından sonra Kafkasya'ya kaçan Ermenilere uygulamış ve bu isyancı Ermenilerin durumu değişmiştir; fakat bu değişim 1900 İtilafnamesi ile farklı bir boyut kazanmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti, 25 Kasım 1896 tarihli Meclis-i Vükela kararıyla Ermenilerin Osmanlı topraklarına geri dönmelerini engellemek için tedbirler almıştır. Bu yolla Karadeniz sahillerindeki Trabzon, Samsun ve Giresun ile Akdeniz'deki Antalya, Beyrut, Yafa, Rodos ve Sakız iskelelerinde birer komisyon kurulmuş, gerekli denetimler yapılmış, gelen ve gidenlerin kayıtları tutulmuştur.¹²²

¹¹⁷ Edward J. Erickson, *Osmanlılar ve Ermeniler*, Çev. İbrahim Türkmen, İstanbul, Timaş Yayınları, 2015, s. 37.

¹¹⁸ Guenter Lewy, *1915 Osmanlı Ermenilerine Ne Oldu?*, Çev. Ceren Elitez, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014, s. 55-56.

¹¹⁹ Kieser, *a.g.e.*, s. 277.

¹²⁰ Sinan Dinçer, “Osmanlı'dan Dışarıya Ermeni Göçü ve Tabiiyet Politikaları”, *1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım*, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, s. 220.

¹²¹ İbrahim Serbestoğlu, *Osmanlı Kimdir?*, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2014, s. 69.

¹²² BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), nr: 90-24, ek 1: 25 Kasım 1896.

1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'ya kaçan Ermeniler iki yıl sonra geri dönmek için girişimde bulunmuşlardır. Bu nedenle Kafkasya'dan geri dönmek isteyen Ermenilerin miktar ve hüviyetleri ile mensup oldukları vilayetler ve kazaların isimlerinin belirlenmesi için Rusya Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır.¹²³

Hariciye Nazırı Tevfik Paşa¹²⁴ ile görüşen Rusya Sefiri Zinovief, ülkelerinde Osmanlı topraklarından Rusya'ya firar etmiş 50.000 Ermeni olduğunu ifade eder. Devamında Sefir, Rusya'da bulunan Ermenilerin yarısının geri dönmek istediğini ve hatta 1898 yılı içerisinde 8.000 ila 10.000'inin geri dönmek istediklerini belirtir. Hariciye Nazırı Tevfik Paşa 50.000 Ermeni'nin kim olduklarını gösteren defteri isteyince Rusya sefiri bu durumdan hoşnut olmaz ve bu durumu kendisine ve hükümetine karşı güvensizlik sayarak güçlük çıkarır.¹²⁵

Dördüncü Ordu tarafından Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi'ne verilen bilgide, 1896 yılında Van dolaylarındaki isyandan sonra Rusya'ya gitmiş olan Ermenilerin pasaportsuz olarak Ağrı sınırına geldikleri belirtilerek, bunların girişlerinin engellendiği, girişleri engellenemeyenlerin ise yakalanıp zaptiyeye teslim edildiği belirtilmiştir. Hatta bu hususta Meclis-i Vükela'da karar alınmış ve Padişah II. Abdülhamid'in iradesiyle sınırı pasaportsuz olarak geçen Ermenilerin sınır dışı edilmeleri istenmiştir.¹²⁶

Hariciye Nazırı Tevfik Paşa ile Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief'in yukarıdaki diyalogundan sonra Osmanlı Devleti, Kafkasya'dan Kars yoluyla gelecek Ermenilerin sayılarının on bini geçmemek kaydıyla Rusya Hükümeti'nden her ne olursa olsun isimlerini gösterir defterin mutlaka alınması emrini vermiştir. 5 Eylül 1898 akşamı

¹²³ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM), nr: 43-44, ek 1: 22 Ağustos 1898.

¹²⁴ Ahmet Tevfik Paşa (1845-1936) Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının 1900 İtilafnamesi ile Rusya'ya verilmesinde Rusya Sefiri Zinovief ile birlikte her iki tarafta başrolü paylaşmışlardır. 31 Mart 1900 tarihli Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya veren nota onun tarafından imzalanmıştır.

¹²⁵ Bayur, *a.g.e.*, C I Kısım II, s.149.

¹²⁶ BOA, Y.PRK.UM, nr: 43-44 ek 2: 22 Ağustos 1898.

Hariciye Nezareti'ne gelecek sefaret tercümanı Maksimof'a¹²⁷ Zinovief'e iletmek üzere talep edilen defterin verilmesini ve bunun yapılacak anlaşmayı kolaylaştıracağından konunun sefire tekraren ısrarla beyan edilmesi ifade edilmiştir.¹²⁸ Bu arada bir girişimde Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa tarafından yapılmıştır. Hüsnü Paşa'nın Hariciye Nezareti'ne gönderdiği şifrede belirttiğine göre; Sason olaylarından sonra Rusya'ya gidip geri dönmek isteyen Ermenilerin toplamı on bin kişidir. Rusya'nın İstanbul Sefareti'nin beyanına göre Kafkasya'daki Ermenilerin miktarını ve isimlerini gösterir defter verildikten sonra dönmelerine müsaade edilecektir. Ancak geri dönecek Ermenilerin durumları ile bunların içine serseri ve ihtilalcilerin karışmasını önlemek konusu önemlidir. Çünkü bu dönemde Kafkasya'da bulunan isyancı Ermenilerin Vilayat-ı Sitteye geri dönmeleri Osmanlı Devleti açısından zararlı olduğu kanaati vardır. Serseri ve ihtilalci Ermenilerin geri dönecek olanlara karışmamaları için talep edilen defterin verilmesinin gerektiği Rusya Hariciye Nazırı'na deliller ile ispat edilmiştir. Hüsnü Paşa Rusya Hariciye Nazırı Moravief'in kendisine şüpheli Ermenilerin defterinin düzenlenmesi için Kafkasya Valiliği'ne talimat verdiğini belirtir.¹²⁹

Bunun üzerinden yaklaşık olarak bir ay geçmeden Rusya'ya özel bir görevle giden Turhan Paşa, Rus Çarı ile Girit, Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi ve Ermeni konusu hakkında bir görüşme gerçekleştirir. Görüşme sırasında konu Rusya'da bulunan Ermeni muhacirlerinin Osmanlı Devleti'ne geri dönmelerine geldiğinde Turhan Paşa, meselenin Babıali ile İstanbul Rusya Sefareti arasında sürüncemede olduğunu belirtmiştir. Rus

¹²⁷ Ermeni asıllı Rus diplomat olan Maksimof'un kendisinden şöyle bahsedilir. Babıali'ye Rusya Sefareti tarafından bir işin bitirilmesi için gönderilen "Rus Sefaretinin müthiş çocuğu" olarak adlandırılmaktadır. (BOA, Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), nr: 27-34, ek 2.) Maksimof Osmanlı Bankası baskınında Osmanlı sarayının onayıyla isyancı Ermenilerle görüşüp onların bankadan çıkartılmasında rol almıştır. Osmanlı Bankası baskınında Osmanlı Devleti'ni zarardan kurtardığı söylenen Maksimof'a Padişah II. Abdülhamid'in iradesiyle nişan tevdi edilmiştir. (BOA, BEO, nr: 852-63873, ek 1; BOA, Yıldız Perakende Evrakı Komisyonlar Maruzatı (Y.PRK.KOM), nr: 6-166, ek 1; BOA, Y.PRK.TŞF, nr: 4-92, ek 2) Maksimof Babıali'ye yakınlığı ile bilindiği için 1900 İtilafnamesi'nin oluşması sürecinde Rusya tarafından müzakerelerin yürütülmesinde görevlendirilmiştir. Maksimof, müzakereler sırasında Hariciye Nezareti'ne sık sık gelerek imtiyazın alınması için Osmanlı Devleti üzerinde baskı kurmaya çalışmıştır. Ayrıca Ermeni asıllı olduğu bilinen Maksimof'un Doğu Anadolu'daki Ermenileri Rus taraftarı yapmak gibi Osmanlı Devleti'ne karşı zararlı çalışmaları olmuştur. (BOA, Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y.PRK.TKM), nr: 37-5, ek 1.) Şunu da eklemek gerekir ki, Sultan Abdülhamid her ne kadar Maksimof'a devlet nişanı verse de ona güvenmediğini düşünüyoruz. Çünkü gün gün hatta saat saat peşine adam takarak Maksimof ve Rus sefirini takip ettirmiştir. (BOA, Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.ZB), nr: 29-9, ek 1.)

¹²⁸ BOA, Y.A.HUS, nr: 388-56 ek 2: 5 Eylül 1898.

¹²⁹ BOA, Y.PRK.EŞA, nr: 31-53 ek 1: 29 Eylül 1898.

Çarı ise bu Ermeni muhacirlerinin miktarını kırk bin olduğunu söyleyince Turhan Paşa da cevabında, Ermeni muhacirlerin miktarının on bin kişiden çok olmadığını hatta İstanbul'daki Rusya sefirinin de bu sayıyı bizzat doğruladığını beyan etmiştir, sonrasında Sefir Zinovief'in bu ifadesinin de Sultan II. Abdülhamid tarafından senet ittihaz edildiğini Padişahın bu Ermeni muhacirlerinin ikametgâh ve mahallerine geri dönmelerine itiraz etmediğini yalnız bir komisyon tarafından incelenerek, isimlerini ve memleketlerini beyan eden bir listenin verilmesini istediğini bildirir. Turhan Paşa, bu tedbirin alınmasının amacının Osmanlı Devleti'ne geri dönmeleri mümkün olacak birtakım zararlı fikirlere sahip şahısların olmasındaki mahzur olduğunu ifade eder. Aynı biçimde Turhan Paşa'nın ifadelerini dikkatle dinleyen ve takdir eder gibi görünen Rus İmparatoru, istenilen listelerin kolay bir şekilde Rusya mahalli memurları tarafından düzenlenebileceğini ve bu konuda gerekli kişilere emir vereceğini söyler.¹³⁰

Rusya'nın İstanbul'daki sefaretinde verilen yemekte Rusya'ya kaçan Osmanlı vatandaşı Ermenilerin durumu tekrar gündeme getirilir. Konu özellikle "namus erbabı oldukları" söylenen 10 bin Ermeni asıllı Osmanlı vatandaşdır. Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof, Osmanlı temsilcisi Turhan Paşa'ya şifahi olarak adı geçen Ermenilerin dönmesi için birkaç kez tebligat yapıldığını ama Osmanlı tarafının herhangi bir olumlu cevabının alınmadığını belirtir. Hatta Rusya'nın isyancı Ermenilerle ilgili gerekli kayıtları tuttuğunu ve bu konudan da Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'nın haberdar olduğunu söyler. Ancak Hüsnü Paşa ise Hariciye Nezareti'ne Rusya'nın elindeki defterlere güvenilemeyeceğini bildirir.¹³¹ Hüsnü Paşa bu sonuca ise şuradan varmıştır. Hem Çar II. Nikola'nın hem Hariciye Nazırı Moravief'in hem de İstanbul Sefiri Zinovief'in ikircikli tutumları ile Osmanlı Devleti'ne geri dönecek Ermenilerin miktarlarında tutarlı olmadıkları verdikleri sayılarda açıktır. Telaffuz ettikleri kırk bin sayısının gerçek olmadığını Osmanlı Devleti bilmektedir. Ayrıca on bin kişinin hemen dönmek istedikleri argümanını ise, Rusya Osmanlı Devleti'ne karşı bir tehdit aracı olarak kullanmaktadır. Ancak Rusya bir taraftan on bin Ermeni'nin hemen dönmek istediğini söyleyerek hem blöf yapıyor, hem oy alıyor hem de elle tutulur bir çıkar elde etmek için firari Ermenileri elinde tutuyordu. İşte Anadolu-Bağdat

¹³⁰ BOA, Y.PRK.HR, nr: 26-52 ek 1: 18 Ekim 1898.

¹³¹ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR), nr: 26-101, ek 1: 12 Mart 1899.

Demiryolu'nun ön anlaşmasının imzalanması aslında Rusya'ya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını almak için paha biçilemez bir fırsat sunmakla kalmayacak, aynı zamanda bu gelişmeler Rusya'ya Osmanlı Devleti'ne karşı Ermeni konusunda diplomatik olarak manevra alanı kazandıracak ve Doğu Anadolu üzerindeki nüfuzunu demiryolu ayrıcalığı ile pekiştirme yolunu açacaktır.

Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief, Sadarete gelerek Osmanlı Devleti'ne dönüşleri söz konusu olan Ermenilerin iadesinin bugünlerde olabileceğini ifade etmiş ancak kış mevsiminin gelmesi dolayısıyla güçlüklerle karşılaşılacağından bunların iadelerinin Mart ayına kadar ertelendiğini belirtmiştir. Osmanlı Devleti yetkilileri Rusya Sefiri'ne, Kafkasya'dan gelecek Ermenilerin dönüşleri hakkında Turhan Paşa'nın yakın zamanda Rus Çarı ile yaptığı görüşmeyi hatırlatarak, nüfus defterinde bunların kim oldukları ile ikamet yerlerinin belirtilmesinin yapılacak sevk ve iskanı kolaylaştıracağından adı geçen defterin belirtilen miktarı geçmeden düzenlenmesini İmparator'un ifade ettiğini iletmişlerdir.¹³²

Karşılıklı görüşmeler sürerken bu defa da Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa Rusya Hariciye Nazırı ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Hüsnü Paşa Moravief'e herhangi bir yanlışlığa mahal vermemek için Osmanlı Devleti tarafından bütün tedbirlerin alındığını ve Ermeni muhacirleri konusunda Rusya İmparatoru'nun vaaadinin olduğunu ifade etmiştir. Moravief ise, Ermeni muhacirlerinin bir kısmının isimlerini gösterir defterlerin mevcut olduğunu ancak on bin kişilik bir listenin düzenlenmesinin kolay olmayacağını belirtmiştir. Diğer taraftan Kafkasya Valisi'ne on bin Ermeni'nin isimlerini gösterir listenin hazırlanması talimatını vereceğinin teminatını vermiştir.¹³³ Bu görüşmeden yirmi gün sonra Hüsnü Paşa Hariciye Nazırı Moravief'le tekrar görüşerek Osmanlı Devleti'ne gönderilmesi düşünülen on bin Ermeni'nin isimlerini gösterir defter hakkında Kafkasya Valisi ile yaptığı görüşmenin neticesini sormuştur. Moravief, adı geçen defterin Osmanlı Devleti'ne acele olarak gönderilmesi için

¹³² BOA, İrade Hususi (İ.HUS), nr: 71-57, ek 1: 10 Ocak 1899.

¹³³ BOA, Y.A.HUS, nr: 393-39, ek 3: 2 Şubat 1899.

Kafkasya'daki memurlara emir verildiğini beyan etmiştir.¹³⁴ Rusya elinde bulunan Ermeni kozunu kullanarak Osmanlı Devleti'ni tedirgin ederken bir taraftan da elde edeceği en büyük menfaati azami noktaya getirmek için oyalama taktiği ile zaman kazanmak istemektedir.

Diğer taraftan Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief'in daha önce dile getirdiği Ermenilerin Mart ayında sevk edileceklerine dair istihbarat alınmıştır. Alınan istihbarat üzerine Ermenilerin dönmesi söz konusu olur ise ne yapılması gerektiği sorulmuş ve¹³⁵ konu Erzurum Vilayeti tarafından Dahiliye Nezareti'ne bildirmiştir. Vilayet yönetimi Osmanlı Devleti'nden Rusya'ya pasaportlu ya da pasaportsuz olarak gitmiş olan Ermenilerin iadeleri konusunda Rus tarafından bilgi almak amacıyla memurlarını görevlendirdiğini belirtmektedir. Bir diğer belirtilen ise adı geçen Ermenilerin genellikle Van taraflarından oldukları ve suçlu olmaları sebebiyle mahallerine gönderilmelerinin mümkün olmadığı gerçeğidir. Ayrıca gelecek Ermenilerin çoğunluğu fakir ve parasız durumdaydı ve bunlar için tahıl satın alınması gerekiyordu ki bu büyük bir külfetti. Bu durumu Avrupa gazetelerinin Osmanlı Devleti aleyhinde yapacakları yayınların önüne geçmek için Ermenilerin iadelerinin iki ay kadar ertelenmesi istenmiştir.¹³⁶ Fakat hükümet vilayet yönetiminin bu önerisini kabul etmemiştir. Çünkü Ermenilerin geri dönüşü için gerekli talimatlar verilmişti.¹³⁷ Ayrıca Rusya Hükümeti'nin Ermenilerin iade işlemlerini hızlandırdığı anlaşıldığından gerekli olan güvenliğin sağlanması istenmiştir.¹³⁸ Hükümet aynı zamanda Rusya Hükümeti'nin vaatlerini yerine getirme konusunda kararlı olup olmadığını da Rusya'nın İstanbul Sefareti nezdinde yaptığı girişimle teyit etmeye çalışmıştı.¹³⁹

Dahiliye Nezareti de Erzurum, Bitlis, Van ve Trabzon vilayetlerine Babıali tarafından bu konu hakkında yeni bir emir verilmedikçe Ermenilerin kabul edilmemesini ve

¹³⁴ BOA, Y.A.HUS, nr: 393-91, ek 2: 22 Şubat 1899.

¹³⁵ BOA, Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIK.M), nr: 67-67, ek 1: 27 Mart 1899.

¹³⁶ BOA, DH.TMIK.M, nr: 67-67, ek 2: 27 Mart 1899.

¹³⁷ BOA, DH.TMIK.M, nr: 67-67, ek 3: 27 Mart 1899.

¹³⁸ BOA, DH.TMIK.M, nr: 67-67, ek 4: 27 Mart 1899.

¹³⁹ BOA, DH.TMIK.M, nr: 67-67, ek 5: 27 Mart 1899.

Rusya'nın memurlarına da konunun uygun bir dille açıklanmasını istemiştir. Dahiliye Nezareti gerekçesinde ise, Rusya'dan gelecek Ermenilerin isimlerini gösteren defterin henüz verilmemesini neden olarak açıklamıştır. Ayrıca askeriye de konu hakkında bilgi verildiği eklenmiştir.¹⁴⁰ Batum'dan deniz yoluyla gelenlerin Karadeniz'in doğusundaki mahallere varmaları durumunda bu kişilerin hudut üzerindeki görevli Rusya Devleti memurlarına bildirilmeleri istenmiştir. Posta vapurlarıyla gelecek bu gurubun Trabzon ve Giresun iskelelerine çıkmalarının muhtemel olmasından dolayı polis ve diğer memurların posta vapurlarına binerek Ermeni yolcuları kontrol etmeleri istenmişti. Çünkü kayıklarla karaya çıkmalarının yasak olması ve geçmişte de aynı olayların benzer örnekleri ile karşılaşılmışından ötürü bu önlemin alınması elzem görülmüştür. Rusya'nın Ermenilere ait defteri henüz vermediğinden Rusya'dan gelecek Ermenilerin kim oldukları bilinmediğinden dolayı gelenlerin gözlem altında tutulması veya da adı geçen defter verilinceye kadar Ermenilerin Batum'dan vapurlara bindirilmemesi için Rusya'nın mahalli hükümetine müracaat edilmesi gerektiği Dahiliye Nezareti tarafından Hariciye Nezareti'ne bildirilmiştir.¹⁴¹

Osmanlı Devleti, Kafkasya'dan dönecek Ermeniler için bir yandan önlem almaya çalışırken, diğer taraftan da Ermenilere ait defterin verilmesi için Rusya'ya sıkıştırıyordu. Bu nedenle Sadrazam Rıfat Paşa 17 Nisan 1899 tarihinde Rusya'nın İstanbul Sefaretiyle yapılan müzakerede defterin bir an önce verilmesi için ısrar etmiştir. Sefirin cevabı ise, Ermenilerin isimlerini beyan eden üç defterin düzenlenip sefarete gelmiş olduğunu ancak diğerlerinin de yakın zamanda gönderileceğini ümit ettiklerini söylemek olmuştur.¹⁴² Sonunda 16 Mayıs 1899 tarihinde, Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof Hariciye Nezareti'ne gelerek Rusya Hükümeti tarafından Osmanlı Devleti'ne gönderilmek istenen Ermenilere ait listenin yer aldığı defteri vermiştir. Rusya'da bulunan Ermenilerin listesini gösteren defter verildikten sonra Osmanlı Devleti tarafından Ermenilerin geri dönmelerine engel olmak amacıyla Rusya'ya karşı gerekli girişimlerin yapılması için talimat verilmiştir. Osmanlı Devleti burada Rusya'nın Ermenilere ait defteri vermesine karşılık yaptığı bu teşebbüsle esasında Kafkasya'da bulunup Osmanlı Devleti'ne gelmek isteyen Ermenileri kabul etmek istemediğini ortaya

¹⁴⁰ BOA, DH.TMIK.M, nr: 67-67, ek 6: 7 Nisan 1899.

¹⁴¹ BOA, HR.TH, nr: 225-35, ek 1: 11 Nisan 1899.

¹⁴² BOA, Y.A.HUS, nr: 395-97, ek 2: 2 Mayıs 1899.

koymuştur. Hariciye Nezareti tarafından Rusya'nın İstanbul Sefareti'ne konuyla ilgili yapılan girişimlerden cevap alınamayınca devreye Padişah girmiştir. Sultan II. Abdülhamid Rusya İmparatoru II. Nikola'ya bir telgrafname göndererek Ermenilerin isimlerinin yazılı olduğu defterin uygun olmadığını ve adı geçen defterin uygun bir şekilde düzenlenerek tekrar gönderilmesi istenmiştir.¹⁴³ Sultan II. Abdülhamid, Rusya'yı sürecin başından beri isyancı Ermenilerin listesini gösterir defteri öne sürerek oyalamıştır. Ancak Rusya'nın Ermenilere ait defteri vermesi üzerine Sultan II. Abdülhamid'in taktiği ortaya çıkmıştır. Esasında her iki devlette daha fazla menfaat elde etmek için birbirlerine karşı aynı taktiği uygulamışlardır. Hem Osmanlı Devleti'nin hem de Rusya'nın, 1896 Ayaklanması'ndan sonra Kafkasya'ya kaçmış Ermenilerin geri dönüşü meselesinden Karadeniz Demiryolları ayrıcalığına uzanan tüm bu süreç boyunca aynı taktiği izleyeceği belirtilmelidir.

Oyalama taktiğinin bir tezahürü olarak altı ay sonra Osmanlı Devleti, Ermenilerin geri dönmelerine müsaade edilmemesine dair 22 Kasım 1899 tarihinde bir karar çıkartmıştır. Bu kararda hem Osmanlı Devleti'nden Rusya'ya hem de Rusya'dan Osmanlı Devleti'ne Ermenilerin iltica etmelerine izin verilmeyeceği ifade edilmiştir.¹⁴⁴

Tarafların birbirini oylamasıyla Ermenilerin geri dönüşüne Osmanlı Devleti'nin onay vermemesi noktasında süreç kilitlenince Rusya Sefiri Zinovief Hariciye Nazırı Tevfik Paşa ile görüşmüştür. Zinovief; 1896 Ermeni Ayaklanması'ndan sonra her iki devlette yaşayan Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne ve Rusya'ya giriş ve çıkışlarına Osmanlı Devleti'nin engel olmayacağını Padişah II. Abdülhamid'in beyan ettiğini hatırlatmış ve Ermenilerden Rusya sınırındaki komşu vilayetlere gelmek isteyenlerin reddedilip iade edildiklerini söylemiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti şebkenderlerinin Ermenilerin pasaportlarını vize etmekten kaçındığını, üstelik Osmanlı Devleti dahilinde bulunanların bile bir vilayetten diğer bir vilayete gitmelerine müsaade edilmediğini iddia etmiştir. Zinovief'e göre bu durum ne Osmanlı Devleti'nin vaatlerine ne de merhamet duygularına uygun değildi. Hükümeti'nin sert tedbirler alacağını söyleyen sefir bu

¹⁴³ BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 59-64, ek 1: 16 Mayıs 1899.

¹⁴⁴ BOA, MV, nr: 98-1/94, ek 1: 22 Kasım 1899.

durumun Osmanlı Devleti'nin menfaatlerine pek zararlı birtakım olaylara sebebiyet vereceğini sözlerine eklemiştir.

Aynı görüşmede Hariciye Nazırı Tevfik Paşa Sultan II. Abdülhamid'e atfedilen konu hakkında bilgisi olmadığını ancak siyasi önemden uzak böyle basit konular için Osmanlı Devleti ve Rusya'nın ilişkilerinin sarsılacağına ihtimal vermediğini belirtmiştir. Bunun üzerine Zinovief, Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne göstermiş olduğu dostluğa karşı birtakım vaatlerden başka hiçbir şey yapmadığını ve iki devlet arasındaki dostluğun ciddiyetini gösterir ortada bir şey bulunmadığını, Almanlara ve Fransızlara verilen ayrıcalıklardan Rusya'nın hiçbir biçimde hissedar edilmediğini belirtmiştir. Rusya'nın da diğer devletler gibi kısa zaman zarfı içerisinde demiryolu vb. imtiyazlar talebinde bulunmak hakkına sahip olduğunu söyleyerek asıl niyetini ortaya koymuştur. Avrupa sermayedarlarının bazılarını Osmanlı Devleti tarafından demiryolu imtiyazları verilmesinin Rusya'ya karşı bir tavrın ürünü olmadığını söyleyen Tevfik Paşa, amacının ülkesinin ulaşım sorununa çözüm bulmak olduğunu açıklamıştır. Konuyu tekrar Ermenilere getiren Zinovief, iki devlet tebaasından olan Ermenilerin ticaretlerine engel olan konuların kaldırılması için gerekli emirlerin verilmesi gerektiğinde ısrar etmiş ve ifadelerinin Sultan II. Abdülhamid'e iletilerek cevap beklediğini söyledikten sonra ayrılmıştır.¹⁴⁵

Konunun Sultan II. Abdülhamid'e arz edilmesinden sonra adı geçen Ermenilerin durumları ve hüviyetleri hakkında herhangi bir bilgi olmadığından Dahiliye Nezareti'nden bilgi alınması istenmiştir. Bunun akabinde Ermeniler hakkında Meclis-i Mahsus-ı Vükela tarafından düzenlenen mazbata ve maruzat ile ilgili Sultan II. Abdülhamid'e bilgi verilmiş ise de ayaklanmadan sonra Rusya'ya giden Ermenilerin hüviyetleri ve miktarları hakkında ilgili vilayetlerden alınacak bilgilerin de Sultan'a bildirilmesi istenmiştir. Osmanlı Devleti, Sefaret ve Şehbenderhanelere Ermenilerin pasaportlarının vize edilmemesini irade etmiştir. Bu karardan dolayı Rusya'da bulunan Ermeni ve Katoliklerden hiçbirinin Osmanlı Devleti'ne geri dönmelerine müsaade edilmemesi II. Abdülhamid'in talimatı doğrultusunda Petersburg Sefareti'nce

¹⁴⁵ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-35, ek 2: 28 Aralık 1899.

uygulanmıştır. Bu konuda ayaklanma sırasında ve sonrasında Rusya'ya gitmiş olan ve iadeleri daha önce talep edilen Ermenilerin buldukları mahallerde tutuklanmaları Rusya'dan istenmiştir. Hatta bu konuda Rusya Sefareti'nin bir şikayeti örnek gösterilerek, Ravidof adlı Ermeni tüccarının pasaportunun vize edilmemesinin nedeni ise şöyle açıklanmıştır. Kars Şehbenderliği'ne yapılan tavsiyede, bu şahsın Osmanlı Devleti'ne girişi için pasaportunun vize edilmesinin önceki uygulamalara ters olduğu gibi Kars'ta bulunup Osmanlı Devleti'ne geçmek isteyen adı geçen Ermenilere emsal olacağı gerekçe gösterilmiştir.¹⁴⁶ Ermenilerin durumları hakkındaki raporlar 31 Aralık 1899 tarihinde Hariciye Nazırı Tevfik Paşa tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sunulmuştur.¹⁴⁷ Esasında Sultan II. Abdülhamid'in Ermenilerin Kafkasya'dan Osmanlı topraklarına girmelerini istememesinin altında yatan neden şudur; Kafkasya'da bulunan Ermenileri Rusya'nın kendi emellerine alet ederek Osmanlı Devleti topraklarına göndermesi ve iç karışıklık yaratıp müdahale etmek istemesidir; ancak II. Abdülhamid elinden geldiğince buna mani olmaya çalışacaktır.

2. Rusya ile Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi (14 Aralık 1899 – 4 Nisan 1900)

2.1. Demiryolu Müzakereleri Ekseninde Osmanlı – Rus İlişkileri

Rusya daha önceki satırlarda belirtildiği üzere klasik politikasını 19. yüzyılda da, sürdürerek Doğu Anadolu üzerinden Dicle–Fırat ve bu nehirler yoluyla Basra Körfezi'ne, dolayısıyla Hint Okyanusu'na inerek bölgedeki etkisini artırma siyasetini sürdürmekteydi. Rusya'nın temel korkusu Anadolu'nun kuzeyinde Almanlara demiryolu imtiyazı verilmesiydi.¹⁴⁸ Almanya'nın, Bağdat Demiryolu hattının imtiyazını alarak Anadolu içlerinden Ortadoğu'ya açılması ve Basra Körfezi'ne sarkması, Rusya'yı endişeye düşürüyordu. Rusya, Türkiye'de demiryolu yapımının ortaya çıkmasıyla birlikte, bu faaliyetin askeri, ekonomik ve siyasi çıkarları bakımından zararlı olduğu görüşünü izlemeye başlamıştır.

¹⁴⁶ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-35, ek 1: 30 Aralık 1899.

¹⁴⁷ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-37, ek 1: 10 Ocak 1900.

¹⁴⁸ Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011, C IV, s. 181.

Rus devlet adamlarının görüşüne göre birinci olarak, Almanlar Anadolu'da bir istila politikası takip edemezdi, ancak Almanlar ekonomik olarak gelişmemiş bir durumda bulunan Anadolu'da iktisadi konularla iştiğal ederek Osmanlı Devleti'nin demiryolunu, ithalatını ve ihracatını kontrolü altına alabilirdi. Böyle büyük bir menfaat ile Anadolu'ya yerleşecek olan Almanya, Osmanlı Devleti'nin siyasi olarak işgal edilmesine hiçbir zaman izin vermeyecekti. Bundan dolayı Rusya'nın Anadolu'yu işgal politikası tehlikeye düşecek ve hatta bu politikasından vazgeçmek durumunda kalacaktı. İkinci olarak, Almanların Anadolu'da iktisadi olarak teşkilatlanmasından Türkler memnun olacakları gibi milli bir uyanış başlama ihtimali de doğacaktı. Avrupa'nın bir buhranı sırasında Osmanlı Devleti'nin güçlü bir orduya ihtiyacı vardı. Buna binaen Almanya, Türkiye'nin bu sorununu halletmek için bütün kuvvetini kullanacaktı. Osmanlı ordusunun teçhiz edilmesi ve bilhassa Vilayat-ı Şarkiye'nin demiryolu ağı ile örülmesi Rusya açısından Anadolu'nun doğusunda nüfuz kaybına yol açacaktı. Almanya ve Osmanlı Devleti'nin önünde Rusya bu durumda hareketsiz kalacaktı. Almanların bu hedeflerini kavrayan Rusya Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını almak için harekete geçti.¹⁴⁹ Rusya bu tavrını, Birinci Dünya Savaşı'na kadar korumuş ve bu demiryolları projesinin uygulanmaya konulmaması için elinden geleni yapmıştır.¹⁵⁰

1860'dan 1880 yıllarına varan zaman dilimi içinde bağımsız İslam ülkeleri emperyalizmin saldırısına uğramıştır. Rusya, Orta Asya'ya doğru ilerleyip, Taşkent'i, Buhara'yı, Semerkant'ı işgal edip Hive ve Hokant'ı da tehdit ederken, İngiltere'de Hindistan'dan Afganistan'a gelmiştir. Bu durumda da İngiltere ile Rusya'nın çıkarlarının Orta Asya'nın güneyinden Uzak Doğu'ya kadar uzanan geniş bir alanda çarpışması demektir. Berlin'deki Rus Sefiri, İngiltere'ye karşı Almanya'yı yanına çekmek adına Almanya'nın Boğazlar meselesinde Rusya'ya engel çıkarmaması karşılığında ülkesinin Anadolu'daki Alman sömürsüne ses çıkarmayacağını söylemişti. Ancak Almanlar, Rusya ile Yakın Doğu üzerine girilen bir anlaşmanın Avusturya'yı ürkütüp, İtalya'yı da Fransa'nın kucağına atarak, üçlü ittifakı yıkabileceği gerçeğini görmüştü. Berlin'deki Rus Sefiri gibi İngiltere'ye karşı Almanya'yı yanlarına

¹⁴⁹ Nikerled Krayblis, *Rusya'nın Şark Siyaseti ve Vilayat-ı Şarkiye Meselesi*, Çev. Habil Adem, İstanbul, Matbua-i Şems, 1332, s. 48-49.

¹⁵⁰ A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. Nabi Dinçer, Ankara, Onur Yayınları, 1979, s. 27.

çekebilmek adına açıklamalar yapan Rusya Hariciye Nazırı Moravief, demiryolunu İngiltere yerine Almanya'nın inşa ettiğini görmeyi tercih edeceğini açıklamıştır. Diğer taraftan İngiltere'nin Sömürgeler Bakanı Joseph Chamberlain de Wilhelm'e Anadolu Demiryolu'nun yapımcısı olarak Fransa ve Rusya'yı görmektense, Almanya'yı görmeyi tercih ettiğini söylemiştir.¹⁵¹

Demiryolu konusunda farklı farklı stratejiler geliştiren Rusya, Almanların Osmanlı demiryolları konusunda tekel duruma gelmesini de istemiyordu. Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde demiryolları siyaseti ile kuracağı etkiden rahatsız olduğundan Osmanlı Devleti üzerinde bir dizi baskı argümanı geliştirmişti. Bu argümanlar şöyle sıralanabilir: İlk olarak bir süredir gündemde olup sürüncemede kalan 1896 Van isyanından sonra Kafkasya'ya kaçmış Ermenilerin memleketlerine geri dönmeleri, ikinci olarak 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan kalan Osmanlı Devleti'nin ödeyemediği savaş tazminatı taksitlerinin düzenli olarak ödenmesi, son argüman olarak ise Boğazların tahkim edilmemesi konusuydu. Dönemin Padişahı II. Abdülhamid'i en çok kaygılandıran konu ise Ermeni meselesiydi. Sultan, Kafkasya'ya kaçmış olan isyancı Ermenilerin doğu vilayetlerindeki eski yurtlarına geri dönmeleri halinde bunların üzerindeki Rus himayesinin eksik olmayacağını tahmin etmiş ve bu konudaki haklılığı da Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı ile ilgili görüşmeler yapılırken ortaya çıkmıştır. Rusya Hükümeti, işte bu baskı ve tehdit unsurlarından biri olan Ermeni konusunun yanında, ödenemeyen savaş tazminatı taksitleri konusunu da Karadeniz Demiryolları ile ilgili görüşmeler yapılırken dile getirmiştir.¹⁵²

Osmanlı-Rus ilişkilerinde önemli bir aşama oluşturan 1900 İtilafnamesi'nin özü, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz bölgesindeki demiryollarının ayrıcalığını Rusya'ya vermesidir. Dikkat edilmesi gereken verilenin imtiyaz değil ayrıcalık olduğudur. Rusya, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını istemişse de ancak demiryolları konusunda ayrıcalık alabilmiştir. Bu noktada imtiyaz ile ayrıcalık arasındaki küçük ama oldukça önemli ince ayrıntının verilmesi gerekir. 1890'ların literatüründe imtiyaz; demiryolu

¹⁵¹ Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul, Belge Yayınları, 1987, s. 400-401.

¹⁵² Bayur, *a.g.e.*, C I Kısım II, s. 147-148.

yapmak, maden işletmek vb. için bir kişi veya kuruluşa devlet tarafından verilen özel izindir.¹⁵³ Ayrıcalıktan anlatılmak istenen rüçhan hakkı yani hukuki önceliktir.¹⁵⁴

Uzun süredir sürüncemede kalan, 1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'nın Kafkasya bölgesine kaçan fakat sonrasında Osmanlı Devleti'ne geri dönmek isteyen Ermeni muhacirler konusu gündemdedir. Bu konuda bir sonuca varılamamasını fırsat bilen Rusya, Ermeni Sorunu'nu gündemde tutarak Osmanlı Devleti'ne karşı kullanmaktadır. Fakat Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazını istemeye başlamasından sonra bu sorun her iki tarafça da kullanılmıştır. Rusların demiryolu imtiyazı talebine karşılık olarak Sultan II. Abdülhamid, Kafkasya'dan geri dönmek isteyen Ermeniler konusunu demiryolu imtiyazı talebine karşılık kullanmaya başlamıştır. Ancak Rusya'nın esas amacı, Karadeniz Demiryolu imtiyazını alarak bu bölgede demiryolu inşa etmek değil kendisinden başka bir devletin bu bölgeyi nüfuzu altına almasını engellemektir. Rusya'nın bir diğer amacı Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinin önüne geçmektir. Osmanlı Devleti ile Almanya arasında Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının müzakereleri devam ederken 24 Aralık 1899 tarihinde yapılan ön anlaşmanın imzalanacağını önceden tahmin eden Rusya, telaşa kapılarak harekete geçmiştir. Osmanlı Devleti ise Rusya'ya Karadeniz Demiryolu imtiyazını vermek niyetinde değildir ancak bu şartlarda Rusya'yı geri çeviremez. 1896 Ermeni ayaklanmasının sonucunda Kafkasya'ya kaçan Ermenilerin memleketlerine dönme sorunu gündemdeyken bu konuyu kullanabileceğini düşünen II. Abdülhamid, Ermenilerin dönmemeleri karşılığında Rusya'ya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını vermiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya ilişkilerinin bilinmeyen yönü olan Karadeniz Demiryolları ile uluslararası bir sorun haline gelmiş olan Ermeni meselesi iç içe geçmiş ve nihayetinde Osmanlı Devleti ile Rusya'nın uzlaşmaya varmaları sonucunda 1900 İtilafnamesi ortaya çıkmıştır.

Bu noktada Karadeniz Demiryolları tanımının da açıklanması gerekir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarında “Bahr-ı Siyah Şimendiferleri” ve “Karadeniz

¹⁵³ *Türkçe Sözlük*, Haz. İsmail Parlatır vd., C I, Türk Dil Kurumu, Ankara, 1998, s. 1078.

¹⁵⁴ *Türkçe Sözlük*, s. 1871.

Şimendiferleri” olarak geçmektedir. Burada kullandığımız Karadeniz Demiryolları ifadesi 1899 yılında ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1900 İtilafnamesi’nin yapılmasından sonra bu itilafa göre Karadeniz Demiryolları; Adapazarı’ndan Ereğli’ye uzanan oradan devamla Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van çizgisinin kuzeyini kapsamaktadır. Karadeniz Demiryolları’nın güzergahı ilk defa 19 Haziran 1912 tarihli Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında tanımlanmıştır. Yani 1912 yılında Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında ifade edilene kadar Karadeniz Demiryolları’nın güzergahı olmayıp yukarıda adı geçen Adapazarı’ndan Ereğli’ye ve oradan Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van’ın kuzeyini içine alan bölge Karadeniz Demiryolları olarak tanımlanmaktadır. 1912’de Meclis-i Vükela’da yapılan tanıma göre Karadeniz Demiryolları güzergahı; Samsun-Sivas-Çalta, Çalta-Erzincan-Pekeriç, Çalta-Harput, Pekeriç-Erzurum geniş hatları ile Pekeriç-Trabzon dar hatlarından oluşmaktadır. Pekeriç-Trabzon dar hattı hariç uzunluğu 1158 kilometredir.¹⁵⁵ 1913 yılında Osmanlı Devleti’nin Karadeniz Demiryolları imtiyazını Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine (Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics) vermesi üzerine güzergahta ufak değişiklikler yapılmıştır. Reji Ceneral Şirketinin inşa edeceği Karadeniz Demiryolları güzergahı şöyleydi: 1- Samsun-Sivas-Pekeriç demiryolları. Tokat ve Harput’a yan hatlar. Yeşilirmakla Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray-Yozgat demiryolu. 2- Havza-Bolu ve ileriye doğru bir yan hat. 3- Pekeriç-Trabzon demiryolu. 4- Harput-Ergani Maden demiryolu. Bitlis ve Van’a doğru uzanan bir yan hat.¹⁵⁶

2.1.1. Rusya ile Notalar Teatisi ve Müzakereler

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 14 Aralık 1899 tarihinde başlayıp 31 Mart 1900 tarihine kadar uzanan müzakereler, üç aşamada ele alınacaktır. Birinci aşama, 14 Aralık 1899 tarihinde Rusya tarafından Osmanlı Devleti’ne verilen ilk notadan Rusya Sefiri Zinovief’in 10 Şubat’taki Hariciye Nazırı Tevfik Paşa’ya sunduğu anlaşma taslağına

¹⁵⁵ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

¹⁵⁶ BOA, Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914; BOA, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO), nr: 206-42, ek 16-17: 21 Nisan 1914; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C I Kısım III, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 427.

kadarki süreç, ikinci aşama 10 Şubat'tan 26 Şubat'taki Meclis-i Vükela'nın demiryolu ayrıcalığını Rusya'ya verme kararına kadarki süreç, üçüncü aşama ise Meclis-i Vükela kararından 31 Mart 1900 tarihindeki nihai notalar kısmına kadar ki süreci kapsamaktadır. Bu müzakereler çok sancılı geçecek ve her iki tarafın birbirini oylama taktiği ile sürecektir. Müzakerelerin son bulup 1900 İtilafnamesi'ndeki uzlaşmaya varılması ise nihai üç notadan oluşur. İlk ikisi olan 31 Mart tarihinde Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya verdiği nota ile Rusya'nın 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne verdiği notayla noktalanacaktır. Bu notalara ek olarak 14 Nisan tarihinde Rusya, Osmanlı Devleti'ne Ermeni konusu ile ilgili bir nota daha verecektir.

2.1.1.1. Müzakerelerin Birinci Aşaması

1900 İtilafnamesi'nin müzakereleri Osmanlı Devleti'nin Hariciye Nezareti ve Rusya'nın İstanbul Sefareti ile Rusya Hariciye Nezareti ve Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefareti arasında yürütülmüştür. Öte yandan iki devletin yetkilileri de zaman zaman birbirlerinin nabzını yoklamışlardır. Ancak müzakerelerin başında ve sonunda belirleyici olan şahsiyet Sultan II. Abdülhamid olmuştur. Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki Karadeniz Demiryolları'na dair müzakerelerin birinci aşamasında Rusya, Osmanlı Devleti'ne dört nota, buna karşılık Osmanlı Devleti Rusya'ya iki nota vermiştir. Ayrıca bu müzakereler sırasında biri Sultan II. Abdülhamid'in bizzat kendisi tarafından olmak üzere, iki tarafın yetkililerince üç defa görüşme yapılmıştır.

Osmanlı Devleti ile Almanya Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının imtiyaz görüşmelerini yaptığı sırada Rusya Osmanlı Devleti'nin bu demiryolu hattının imtiyazını Almanya'ya vereceğini anlamıştır. Bunun üzerine Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının ön anlaşmasının imzalandığı 24 Aralık 1899 tarihinden on gün önce Rusya Hariciye Nezareti 14 Aralık 1899 tarihinde ilk notayı Osmanlı Devleti'nin Petersburg sefaretine vermiştir.

Bu notaya cevap olarak Osmanlı Devleti de bir nota ile Rusya'ya karşılık vermiştir. Bu notada Osmanlı Devleti:

“Rus sermayesinin diğer yabancı sermayeler gibi Osmanlı Devleti’nde demiryolları inşaatı yapmak isterse iki devletin menfaati çerçevesinde bundan faydalanabileceğini belirtti. Osmanlı Devleti, Karadeniz’i bir “Rus ve Osmanlı” denizi kabul ettiğini belirttikten sonra Karadeniz boyunca uzanan mıntika dahilinde demiryolları inşası için yabancılara demiryolları imtiyazı verilmemesini mutlak olarak kabul ettiklerini beyan etti. Ayrıca buna ilave olarak, Osmanlı Devleti’nin adı geçen mıntika hududu dahilinde demiryolları inşasına öncelikle lüzumlu görürse ve bu inşaatı bizzat kendi sermayesi ve kendi vasıtaları ile icra etmeyecek olur ise Karadeniz demiryollarının inşası imtiyazı münhasıran Rusya tebaasına verileceğini de beyan etmiştir.”¹⁵⁷

Karadeniz Demiryolları’nın imtiyazı Rusya tarafından 14 Aralık 1899 tarihli nota ile Osmanlı Devleti’nden istenmiştir. Ancak bu imtiyaz talebi Osmanlı Devleti tarafından kabul görmemiş ve Hariciye Nezareti, Rusya sefaretine eğer Karadeniz bölgesine Osmanlı Devleti tarafından demiryolu yapılması düşünülürse, Rus sermayedarlarının da dikkate alınacağı belirtilmiştir.¹⁵⁸

Yukarıdaki cevabi nota ile Sultan II. Abdülhamid, Rusların demiryolu imtiyazı talebini diplomatik bir dille reddederek bu imtiyazı vermemek konusunda bir karar ortaya koymuştur. Ancak Rusya, Osmanlı Devleti’nin kendi hududu boyunca güçlenmesini ve asker sevkiyatı açısından stratejik konumda bulunan bu mıntıkada demiryolları yaparak üstünlük sağlamasını tehlikeli bulmuştur. Bu sırada Almanlar; Rusya ve Fransa’ya, Anadolu–Bağdat Demiryolları Şirketi’nin hisselerinin dörtte birini devretme teklifinde bulunmuş fakat Rusya her ne olursa olsun Anadolu–Bağdat Demiryolları’nın yapımına karşı olduğu düşüncesiyle bu teklifi reddetmiştir. Onlara göre, Osmanlı ulaşım ağının genel olarak kurulması hususunda Rus çıkarları, diğer büyük devletlerin çıkarlarından

¹⁵⁷ BOA, Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti (HR.SFR_3), nr: 722-54, ek 1: 14 Aralık 1899.

¹⁵⁸ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-54, ek 1: 14 Aralık 1899.

ayrılmaktadır.¹⁵⁹ Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryollarının Almanlar tarafından yapılması değil, Anadolu'da demiryolları inşasının Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendireceği kaygısıdır.¹⁶⁰ Bu kaygının etkisiyle Rusya, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun kuzey hattının inşa edilmesinden çekinmektedir. Adı geçen kuzey hattı da Karadeniz Demiryollarıdır. Osmanlı Devleti'nin doğusundaki vilayetleri uzun zamandır ilhak etmek niyetinde olan Rusya, Osmanlı birliklerinin kısa sürede Doğu Anadolu'da yığınak yapmasına olanak sağlayacak bir Alman hattı projesine kesinlikle karşı çıkmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın verdiği notadaki teklifi reddetmesi üzerine, yukarıda dile getirilen nedenlerden dolayı Rusya Sefiri Zinovief, bu tehlikeyi uzaklaştırmak amacıyla bundan sonra Osmanlı Devleti üzerinde baskısını yoğunlaştırmıştır.¹⁶¹

Baskının devam edeceği Rusya Sefareti Baştercümanı Maksimof'un 16 Aralık 1899 tarihinde Osmanlı Hariciye Nezareti'ne gelerek verdiği ikinci notayla daha iyi anlaşılmıştır. Bu notada, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazının hiçbir yabancı sermayeye verilmemesi, böyle bir girişim düşünülürse Rusya'nın tercih edilmesi talep edilmiştir. İlk notadaki imtiyaz talebinin çerçevesi bu kez daha da genişletilmiş ve Karadeniz havzasında inşa edilecek demiryolunun yalnızca Rus sermayesi tarafından yapılması konusunda ayak diretmeye başlanmıştır. Padişah II. Abdülhamid ise bu notanın verilesine binaen Maksimof'la bir görüşme gerçekleştirerek, Rusya'da bulunup Osmanlı Devleti'ne gönderilmek istenilen Ermenilerin Rusya'da kalması ve Osmanlı Devleti'ne şu anda ve gelecekte gönderilmemesini istemiştir.¹⁶² Bu görüşmede ilk defa Karadeniz Demiryolları müzakerelerine Ermeni konusu dahil olmuştur. II. Abdülhamid, Rusya'nın Anadolu'nun kuzeyinde demiryolu imtiyazı istemesine karşılık olarak Ermeni kartını kullanmıştır.

¹⁵⁹ Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 99.

¹⁶⁰ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 82.

¹⁶¹ Paul İmbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981, s. 22.

¹⁶² BOA, Yıldız Perakende Evrakı Başkıtabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK), nr: 60-108, ek 1:16 Aralık 1899.

Burada Rusya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını alarak kendi hududu boyunca Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşa etmemesinden emin olmak isterken, Padişah II. Abdülhamid de Kafkasya'da bulunan Ermenilerin geri dönmelerinden emin olmak istiyordu. Kısacası her iki devletin de karşılıklı çekinceleri vardır. Önemli olan diğer bir husus ise, Rusya'nın Kafkasya'daki Ermenileri kullanırken diğer taraftan da Osmanlı Devleti'nin maliyesinin kendi kaynakları ile bu bölgede bir demiryolu inşa etmeye müsait olmadığını bilmesidir.

Osmanlı Devleti, Bağdat Demiryolu hattının kendine ait olmasını istiyordu ve hatta bunu kendisi inşa ettirmek için gerekli olan teminat akçesini tedarike çalışmış ise de bulamamıştı. Fakat icap eden karara göre demiryolu hattını her ne zaman isterse Osmanlı Devleti satın alabilecekti. Bu suretle gerçekte para tedariki tahayyül edilmiş ve demiryolu hattı daima elde bulunmuştur. Osmanlı Devleti Karadeniz'de demiryolu ve liman inşası dolayısıyla hiçbir yabancı kumpanyaya imtiyaz vermeyip şayet Karadeniz'de yabancılara demiryolu imtiyazı verecek olur ise Rusya'yı diğerlerine tercih edeceğini vaat etmiştir. Ermenilerin ise Osmanlı Devleti'ne gönderilmeyip Rusya'da kalmaları hakkında Padişah II. Abdülhamid'in isteği üzerine Rusya İmparatoru tarafından bu teklifin kabul edilmesi bir hoşnutluk ortaya çıkarmışsa da Osmanlı Devleti tarafından resmi olarak bir taahhüt verilmediğinden, Rusya tarafı bununla iktifa etmemiştir.¹⁶³ Çünkü Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden istediği yazılı bir taahhüttü. Rusya şifahi olarak verilen bu taahhütleri kabul etmeyecektir.

Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa 26 Aralık 1899 tarihinde gizli ibaresiyle gönderdiği şifrede, Rusya Hariciye Nazırı ile yaptığı görüşmede bir nota verildiği yazıyordu. Rusya Hükümeti'nin verdiği üçüncü notada Kafkasya'daki Ermeni milliyetçilerinin geri dönmeleri için Rusya'nın birtakım şartlarının olduğunu belirten Hüsnü Paşa:

“Karadeniz boyunca Anadolu'da tayin olunacak bir mıntika dahilinde Osmanlı Devleti tarafından uygun görüldüğü takdirde demiryolu inşası hakkındaki müsaade yalnız Rusya'ya münhasır olacaktır. Anadolu'nun diğer kısımlarında pek mühim ve

¹⁶³ BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 60-108, ek 2: 16 Aralık 1899.

ziyadesiyle geniş demiryolu hatları imtiyazı verilmiş olduğundan Ruslar da doğal olarak imtiyaz talep etmektedirler."¹⁶⁴

Hüsnü Paşa Sultan II. Abdülhamid'in daha önce de defaatle ifade ettiği Karadeniz'in yalnız Osmanlı Devleti ve Rusya'ya ait bir deniz olduğunu Moravief'e söylemekten geri durmamıştır. Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı için dayanaklı bir cevap alınmadığından Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief¹⁶⁵ Padişah II. Abdülhamid'in iradesini talep etmektedir. Bu arada Rus devlet adamları Kafkasya'daki Ermenilerin Rusya'da kalmaları için bir zaman dilimi belirtmenin yanlış anlaşılmaya yol açacağını belirterek, Rusya'nın hem Ermeni konusunda hem de diğer siyasi meselelerde menfaatlerini savunmaya devam edeceğini bildirmişlerdir.¹⁶⁶ Moravief'in, Anadolu'nun birçok bölgesinde geniş demiryolu imtiyazları verildiğinden, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazı da kendilerine ihale edilmelidir şeklindeki cümlesinden bir çıkarım yapmak gerekirse isim verilmeden Almanya işaret edilmektedir. Bu arada İstanbul'daki Rus sefaret erkanı Karadeniz Demiryolları projesinin gelecekteki Rus-Osmanlı ilişkilerinin temel belirleyicisi olduğunu sık sık belirtmişlerdir.¹⁶⁷

Tahsin Paşa hatıratında Karadeniz Demiryolları ve II. Abdülhamid'in bu konudaki siyaseti hakkında şöyle bahseder;

"Sultan II. Abdülhamid Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'yı sık sık Rusya Hariciye Nazırı Lukanof'a gönderirdi. Rusya'nın bu meseledeki siyaseti hiçte lehimize değilken yapılan girişimler sonucunda Rusya Hariciye Nazırı Lukanof ikna edilmiş ve Rus politikası uygun bir şekle girmiştir. Rusların Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermenileri geri gönderileceklerine dair beyanları Sultan II. Abdülhamid'i oldukça rahatsız ediyordu. Rusları bu fikirlerinden vazgeçirmek için birçok girişim yapılmış ve hatta Yalta'ya gelmiş olan Rusya Çar'ına Sultan II. Abdülhamid tarafından birtakım hediyeleri takdim

¹⁶⁴ BOA, Y.PRK.EŞA, nr: 34-66, ek 2: 26 Aralık 1899.

¹⁶⁵ Rusya'nın İstanbul Sefiri İvan Alexiyevitch Zinovief'den Padişah II. Abdülhamid şöyle bahseder: "Çar bize çok kuvvetli hatta tehlikeli denebilecek bir diplomat göndermektedir. Hakikaten de Zinovief, metotlu çalışmasını bilen enerjik bir adamdır. Kıymetini bana, çok daha önceden Tahran'daki ajanlarım bildirmişlerdi. İran'ı Rusya'nın satrapı haline getiren bu adamdır. Zinovief'e karşı çok dikkatli davranmalıyız." (Sultan Abdülhamid, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, Dergah Yayınları, 1987, s. 134-135.)

¹⁶⁶ BOA, Y.PRK.EŞA, nr: 34-66, ek 2: 26 Aralık 1899.

¹⁶⁷ BOA, Y.PRK.EŞA, nr: 34-66, ek 3: 12 Ocak 1900.

etmek için Mabeyn katiplerinden Ali Cevat Bey memur edilerek bu iş için imparatora ricada bulunmuştur. Ancak Ruslar bu işte ısrarcı olmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolları'nı inşa etme düşüncesi malum olduğundan, Ruslar Almanlara verilen demiryolu imtiyazı gibi kendilerine de bu hudut hatlarının demiryolu inşası imtiyazının verilmesini talep etmişlerdir. Ayrıca Ruslar Almanlara verilen demiryolu imtiyazı dolayısıyla Rusya'da oluşan menfi etkilerin bu suretle giderileceğini beyan etmişlerdi ancak bu noktadaki tehlike açıktı. Karadeniz Demiryolu imtiyazını Ruslara vermek, Osmanlı Devleti'ni gelecekte çok kötü olaylar karşısında bırakabilirdi. Ancak Rusya'yı kızdırmamak ve Petersburg siyasetini de lehimize çevirmek gerekiyordu.”

Tahsin Paşa sözlerine devam ederek;

“II. Abdülhamid'in zaman zaman Rusların başımıza getirmiş olduğu felaketleri aklından çıkaramaz, Rusların en yakınımızda gayet büyük ve korkunç bir düşman olduğunu da sık sık söylerdi. II. Abdülhamid'in İngiltere'den Rusya'ya karşı yardım beklenemeyeceği kanaati sarsılmaz bir haldeydi. Zamanında Ruslar, Osmanlı Devleti'ne karşı kabul edilmesi mümkün olmayan birtakım talepleri ileri sürerek sınırlarımıza askeri yığınak yapmışlar ve Tersane Konferansı'nda hazır bulunan Lord Salisbury, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yardımda bulunamayacağını söylemişti. Bundan dolayı Rusya'ya karşı oluruna bırakma siyaseti takip eden II. Abdülhamid, Rus Çar'ı Karadeniz sahilindeki yazlığı Yalta'ya geldikçe Fuad Paşa, Turhan Paşa gibi kimseleri hoşgeldine göndererek iyi ilişkileri sağlamlaştırmaya çalışırdı.”¹⁶⁸

Diğer taraftan bu dönemde Osmanlı Devleti'nin neden Almanya'ya yaklaştığı konusu üzerinde durmamız gerekir. Berlin Antlaşması'ndan sonra İngiltere'de muhafazakar Disraeli Hükümeti'nin yerine Gladstone liderliğindeki liberaller iktidara gelmiştir. Bundan sonra İngiltere'nin Osmanlı taraftarı politikası değişmiş ve Gladstone Rusya'yı Osmanlı Devleti'ne karşı serbest bırakmıştır. Bu gelişmeler olurken Disraeli Hükümeti'nin Osmanlı taraftarı politikasının yerini Bismarck liderliğindeki Almanya almıştır. Zaten bu sırada II. Abdülhamid de Almanya'nın desteğini temine çalışıyordu. İngiltere'nin bu politikası II. Abdülhamid ile Osmanlı yöneticileri ve aydınları arasında İngiltere'ye karşı menfi bir tutum takınmalarına sebep olmuştur. Sultan II. Abdülhamid

¹⁶⁸ Tahsin Paşa, *Tahsin Paşa'nın Yıldız Sarayı Hatıraları*, İstanbul, Yakın Plan Yayınları, 2017, s. 59-79.

bununla da kalmayarak, Sultan Abdülaziz'in hal'inden, 1879'da Ali Suavi'nin kendisine düzenlediği ihtilal girişimine kadar İngiliz Sefareti'nin parmağı olduğunu düşünüyordu.¹⁶⁹

Avrupa basını da konuyla yakından ilgilenmekteydi. Karadeniz Demiryolu imtiyazı talebinden önce Berlin'de çıkan *Berliner Tageblatt* gazetesinin 21 Temmuz 1898 tarihli sayısında yayınladığı İstanbul mahreçli telgrafta İstanbul'da bulunan Rusya İmparatoru Mabeyncileri'nden Kont Kaprist'in Osmanlı Devleti'ne İskenderun'dan Basra'ya kadar bir demiryolu inşası konusunda layihası verdiği belirtilerek, Rusya Hükümeti tarafından ortaya atılan bu düşüncenin Osmanlı sarayında muhalefete tesadüf etmemiş gibi görünüyor denilmekteydi.¹⁷⁰

Yine Paris'te çıkan *Newyork Herald* gazetesinin 21 Temmuz 1898 tarihli nüshasında beyan edildiğine göre;

*“Osmanlı Devleti sarayına Rusya İmparatoru Mabeyncilerinden Kont Kaprist Trablusşam'dan Basra Körfezi'ne kadar 1700 kilometrelik bir demiryolu imtiyazı talebine dair bir arıza takdim etmiştir. Rusya Sefareti tarafından desteklenen bu dilekçe İngiliz nüfuz ve tesirine karşı bir teşebbüs olarak addolunmaktadır.”*¹⁷¹

Yani Avrupa'da çıkan bu haberlere göre Rusya ilk defa Karadeniz Demiryolları için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz istememiş; daha önce İskenderun–Basra ve Trablusşam–Basra arasında bir demiryolu inşası için imtiyaz talebinde bulunmuştu. 1898 yılında Kont Kaprist Çar hükümetinden bu imtiyaz için yardım istemiş ancak destek reddedilmiştir.¹⁷²

¹⁶⁹ Mithat Baydur, “Osmanlı – Alman İlişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri”, *Osmanlı*, C II, Ed. Güler Eren, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s. 348-349

¹⁷⁰ BOA, Y.PRK.TKM. nr: 40-66, ek 1: 21 Temmuz 1898.

¹⁷¹ BOA, Y.PRK.TKM, nr: 40-66, ek 2: 21 Temmuz 1898.

¹⁷² Novıçev, *a.g.e.*, s. 32.

Rusya, 1899 yılının ilkbaharında Almanya'ya Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul üzerine özel bir düşüncesi olup olmadığını ve Bağdat hattının inşasıyla Rusya aleyhinde gizli bir düşmanlık fikri bulunup bulunmadığını anlamak istemiştir. İkinci Wilhelm Berlin Rus Sefirine:

“Almanya'nın Yakındoğu'da siyasi menfaatleri olmadığını, Bağdat yolunun yalnız ticari öneme haiz bir teşebbüs olduğunu, eğer bu yol bir gün siyasi mahiyet kazanırsa yakın ve Ortadoğu'daki İngiliz nüfuzuna karşı mücadele için bu yoldan istifade edileceğini” ifade etmiştir.

Alman İmparatoru bu cevabıyla hem Rusları rahatlatıp yatıştırmaya çalışmış hem de demiryolunun İngilizlere karşı kullanılabileceği konusunda şifahen teminat vermiştir. Almanlar Anadolu–Bağdat hattının güzergâhından dolayı Ruslarla çatışmaya girmek istememişlerdir. Esasında II. Abdülhamid demiryollarının çoğalmasında ülkenin askeri açıdan güçlenip herhangi bir ayaklanma ve eşkıyalık durumunda bölgeye hızlıca asker sevkiyle bu ayaklanma ve eşkıyalığın önlenebileceğini, tarım ürünlerinin pazarlara rahatça sevk edilmesiyle imparatorluğun zenginleşeceğini düşünürken¹⁷³ bir yandan da bir savaş çıkarsa Rusya'nın bu yapılması düşünülen Karadeniz Demiryolu hattından faydalanabilir endişesi ile Ermenilerin yaşadığı vilayetlerde demiryolu yaptırmayı hoş görmemiştir. II. Abdülhamid Ermeni meselesinde Rusya'nın siyasetini Osmanlı Devleti aleyhine çevirmekten de çekiniyor ve bu nedenle Rusya'yı kolluyordu.¹⁷⁴ 1880'lerden itibaren Padişah II. Abdülhamid, İngiltere'ye karşı ihtiyatlı davranıp ondan uzaklaşırken, buna karşılık olarak Rusya'ya yaklaşmıştır. Çünkü II. Abdülhamid'in temel politikası Doğu Anadolu'da Ermenistan Devleti'nin kuruluşunu önlemek ve Doğu Anadolu bölgesini İmparatorluk sınırları içinde tutmaktır.¹⁷⁵ Buradan bir çıkarım yapmak gerekirse II. Abdülhamid'in birçok dengeyi bir arada başarı ile yönettiği söylenebilir.

¹⁷³ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014, s. 133.

¹⁷⁴ Süleyman Kani İrem, *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yayınları, 1999, s. 83-84.

¹⁷⁵ Bayram Kodaman, *Sultan II. Abdülhamid'in Doğu Anadolu Politikası*, İstanbul, Orkun Yayınevi, 1983, s. 22-26.

Bu arada Osmanlı Devleti, Rusya Hükümeti'nin notalarına karşılık Karadeniz Demiryolları'nın inşa hakkının kendine ait olduğunu ifade etmiştir. Karadeniz Demiryolları hattını yakın zamanda inşa niyetinde bulunmadığını da belirten Osmanlı Devleti burada iki devlet arasındaki dostane münasebetlerinin devamını bir kez daha teyit etmek istemesine rağmen Rusya Osmanlı Devleti'ne dördüncü notayı vermiştir. Bu notanın özelliği Rusya ilk defa bu taahhüdün içeriğinin nasıl kaleme alınması gerektiğini ifade etmiştir. Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden istediği demiryolu imtiyazının içeriğinin nasıl olması gerektiğine dair verdiği notanın tercümesi şöyledir:

“Rusya ile ticari münasebetlerin genişletilmesi için Karadeniz boyunca olan Ankara, Kayseri, Diyarbakır ve Van muntikası haricinde bulunan mahallerde demiryolu inşası münasip gördüğü zaman bunları 24 Aralık 1899 tarihinde Bağdat Demiryolu'nun inşası için Anadolu Demiryolu kumpanyasına verilen şartların tamamen aynısı olmak üzere Rusya sermayesine ihale edileceğini bildirmiştir. Zikrolunan muntikada demiryolu inşa edilirken iki devletin müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır.”¹⁷⁶

Padişah II. Abdülhamid'in sınır bölgesinde demiryolu inşa ettirmek niyetinde olmadığını açıklamasına rağmen, Rusya bu cevabı yeteri kadar güçlü bir teminat olarak kabul etmemiştir. İstanbul'daki Rus Sefiri Zinovief istediği imtiyazı elde etmek için baskısını sürdürmeye devam etmiş¹⁷⁷ ve Rusya, ilk defa bu aşamada Osmanlı Devleti'ne hangi mahallerin imtiyazını istediğini ortaya koymuştur. Aslında burada Rusya tehdit algısının sınırlarını çizmiştir.

Rusya Hükümeti'nin yukarıdaki dayattığı hususlardan asıl maksadının ticari menfaatler olmayıp, asker sevk etme noktasındaki strateji olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Çünkü Rusya kendi topraklarındaki demiryollarını dahi tam olarak tamamlamadan ve kendi demiryolları için bile yabancı sermayedarlara ihtiyaç duyarken, Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı talep etmesi abesle iştigaldir. Bu noktada Rusya'nın kendi sınırlarına doğru Osmanlı Devleti'nin demiryollarını uzatmasından çekindiği açık

¹⁷⁶ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 12: 24 Aralık 1899.

¹⁷⁷ Karal, a.g.e., s. 181.

olmakla birlikte Rusya, kendi sınırlarına asker sevkiyatında demiryollarının sağlayacağı hız ve kolaylıktan Osmanlı Devleti'ni mahrum bırakmak istemektedir.

Rusya Osmanlı Devleti'ne verdiği notada asıl amacının Karadeniz Demiryolları'nın inşasını geciktirerek sürüncemede kalmasını ya da adı geçen bu hattın imtiyazını alarak Osmanlı Devleti'nin bu bölgeye demiryolu inşa etmemesini garanti altına almak istemektedir. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'ni bağlı bulunduran cevap notasının irdelenmesi gerekmektedir. Şu halde yazılacak notada adı geçen demiryollarını Osmanlı Devleti'nin kendisi inşa etmek hak ve yetkisini muhafaza ettiğinin ve kendisi inşa etmez ise o zaman Rusya sermayesine ihale edeceğini belirtmesi gerekmektedir. Rusya Hükümeti imtiyazı aldıktan sonra kendilerinin asıl siyasi amaçlarına hizmet etmelerine mahal bırakılmaması için Karadeniz Demiryolu hatlarının inşası için bir zaman tayin edilerek ve bu zaman zarfında demiryolları yapılmaz ise Rusya ile yapılan imtiyaz anlaşmasının feshedilmesi gerektiği Osmanlı devlet adamlarınca düşünülmektedir. Ayrıca Rusya sefirinin bu imtiyaz anlaşması için gayet aceleci davrandığı yine Osmanlı devlet adamlarınca gözlemlenmektedir.¹⁷⁸ Çünkü Rusya'nın amacı bu konuyu bir oldubittiye getirerek Osmanlı Devleti'nin elini kolunu bağlamak, sonra da Karadeniz Demiryolları'nın yapımını süresiz olarak ertelemektir. Zaten Rusya Osmanlı Devleti'nin mali durumunu bildiği için kendi öz sermayesi ile bir demiryolu inşa edemeyeceğini bilmektedir.

Bu dönemde Osmanlı Devleti, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun yapımına konsantre olmuştur. Karadeniz'in Rusya'nın nüfuzu altında olduğunu kabullenen Osmanlı Devleti, Karadeniz sahilinden Anadolu içlerine doğru demiryolu inşasının asker sevk etmede faydası olmayacağını düşünüyor, tam tersine Anadolu'nun içlerinden kıyı bölgelere asker sevk etmenin hem daha kolay hem de avantajlı olduğuna inanıyordu. Bir de Bağdat hattının Dördüncü Ordu'ya asker sevkiyatı açısından önem arz etmesi adı geçen hattının Fırat ve İdlib'den geçirilip Diyarbakır üzerinden Dicle Vadisi ve Musul'a ulaşması amaçlanmıştır. Osmanlı Devleti demiryollarını Dicle Vadisi'nden geçirerek Basra'dan Rusya sınırına kadar asker sevkiyatı açısından stratejik olarak ülke

¹⁷⁸ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 15: 24 Aralık 1899.

topraklarında kuzey-güney yönünde büyük bir avantaj sağlayacaktı.¹⁷⁹ Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni vardı; birincisi ülkede giderek artmakta olan iç karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önlenebileceği düşüncesi, ikincisi ise ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı umudu idi.¹⁸⁰

Karadeniz sahilinden Anadolu dahiline ve Rusya hududuna doğru demiryolu inşası hakkında Rusya sefirine verilen notaya cevaben Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof, ileride Osmanlı Devleti tarafından demiryolu inşası için bir başka yabancı sermayeye müracaat edileceğine Rusya sermayesinin tercih edilmesini söyleyerek özellikle Karadeniz'in Osmanlı Devleti ile Rusya Hükümeti arasında menzil olacağını belirtmiştir. Ayrıca Rusya İmparatoru'nun Karadeniz sahili boyunca inşa edilecek demiryolu hatlarının yabancı bir sermaye tarafından yapılması durumunda Rus demiryolları ile bağlantısının uygun olmayacağını Osmanlı Devleti tarafından dikkate alınması istenmiştir. Rusya Hükümeti ileride yapılacak itilafa binaen Karadeniz sahilindeki demiryolu hatlarının bir başka yabancı sermaye ile meydana getirilmesi ihtimalini ortadan kaldırmak istiyordu. Osmanlı Devleti'nin bir yetkilisinin belirttiğine göre; Maksimof bu konu hakkında ikna edilmeye çalışmış, ancak bakış açısını değiştirmemiştir.

Rus tarafının Karadeniz Demiryolu'nun Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesi halinde buna herhangi bir itirazı yoktu. Demiryolunun yabancı sermaye tarafından inşası durumunda öncelikli olarak Rus sermayesinin ön plana çıkartılmasını istiyordu. Gerekçesi ise, Karadeniz Demiryolu hattıyla kendi hatlarının birbiriyle bağlantılı olmasıydı. Rusların amacı, Osmanlı Devleti'ni Anadolu'nun kuzeyinde bir demiryolundan mahrum bırakmaktı.¹⁸¹

¹⁷⁹ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 15: 24 Aralık 1899.

¹⁸⁰ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 11.

¹⁸¹ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 16: 24 Aralık 1899.

Öte yandan 1900 yılında Rusya Odesa ile Basra Körfezi arasında gemi seferleri başlatmış ve savaş gemilerini de Basra Körfezi'nde dolaştırmaya başlamıştır. Yine Chiliak adında bir savaş gemisini Basra Körfezi'ne göndermiştir. Basra ve Bender-Abbas'ta etkin bir ticari faaliyeti olmadığı halde, konsolosluklar açmıştır. Güney İran'da Rusya'nın bu girişimleri İngiliz-Rus rekabeti ve çatışmasını Basra Körfezi'ne taşımıştır. Aslında Rusya Almanya'nın doğuya sokulmasıyla İngiliz-Alman çatışmasından faydalanmayı umduğundan buna karşı çıkmamaktadır ve fakat Rus çıkarlarına aykırı olan Almanya'nın Osmanlı Devleti'ni siyasi, askeri ve ekonomik olarak güçlendirmesi ve sonrasında tehdit edici bir unsur haline getirmesidir.¹⁸²

Rusya bu arada Uzakdoğu'yla da ilgilenmiş, 1900'de Sibirya Demiryolu Vladivostok'a varmış ve Moğol illeri, Rusya'nın nüfuz alanına girmiştir. Rusya böylece büyük ticaret kaynaklarını ele geçirmeye çalışıyor, Hindistan'a ve Çin'e giden eski yolları başka yöne çeviriyordu. İlerleyen zaman dilimi içerisinde Port-Arthur'u alacak ve Pasifik'teki açık denizde bir limana sahip olacaktır.¹⁸³

Diğer taraftan müzakerelere dönecek olursak 22 Ocak 1900 tarihinde Osmanlı Devleti Rusya'ya imzasız olarak ikinci notayı verdi. Bu notada;

“Karadeniz sahili boyunca Osmanlı Devleti tarafından demiryolu hattı inşası uygun görüldüğü zaman adı geçen demiryollarını Osmanlı Devleti kendisi yapmak isterse veyahut Osmanlı tebaasından bir şirkete ihale etmek isteyip de yabancı bir kumpanyaya ihale verecek olur ise, Rusya sermayesinden ortaya çıkacak anonim şirketi kumpanyası tercih edilecektir.”¹⁸⁴

Bu noktada birinci notadan farklı olarak Osmanlı Devleti, ilk defa Karadeniz sahili boyunca bir demiryolu yapılması halinde ve kendi tebaasından bir şirkete ihale etmemesi durumunda Rus sermayedarlarını tercih edeceğini kabul etmiştir. Fakat metinde muğlak ifadeler kullanılmış ve herhangi bir güzergah belirtmemiştir. Rusya,

¹⁸² Uçarol, *a.g.e.*, s. 443.

¹⁸³ İmbert, *a.g.e.*, s. 41.

¹⁸⁴ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 17: 22 Ocak 1900.

Osmanlı Devleti'nin verdiği notayı hemen cevaplandırmış, İstanbul Sefiri Zinovief notayı veren Osmanlı Devleti yetkilisine cevabında ne Rus İmparatoru'nun ne de Hükümeti'nin Karadeniz Demiryolları'nın inşaat hakkını almak istemediğini, bir nota verilecekse:

*“Osmanlı Devleti Karadeniz sahili boyunca bir demiryolu inşasını kendi namı ve hesabına yaptırmak isterse Osmanlı Anonim Şirketi tarafından teşkil edilecek kumpanyanın Rus sermayesinden mürekkep olması gerektiğini.”*¹⁸⁵ ifade etmiştir.

Öteden beri Rusya'nın taleplerinin amacı bu bölgede bir demiryolu inşa etmek değil tam tersine demiryolu yapılmasını engelleyerek Anadolu'nun kuzeyinde ve doğusunda uzun süredir mevcut bulunan nüfuzunu sürdürmek istediği gün gibi açıktır.

Osmanlı Devleti yetkilileri Rus diplomatlarla görüşmelere devam ediyordu. 24 Ocak 1900 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'in emri ile Rus sefiri ile bir Osmanlı devlet adamı görüşme gerçekleştirmiş ancak bir sonuca varılamamıştır.¹⁸⁶ Bu görüşmeden bir gün sonra Tahsin Paşa ile Maksimof görüşmüşlerdir. Tahsin Paşa görüşmede, Almanya'ya Bağdat hattı için verilen imtiyazla aynı şartlarda Rus sermayesine de imtiyaz verilebileceğini ifade ederek, Rusya'yı rahatlatmak istemiştir.

Bu arada İngiliz Sefiri Layard Babıali'ye gelerek Bağdat hattının inşasından bahis açarak hiç teminat akçesi talep edilmeksizin Karadeniz Demiryolları inşaatını yapmak için İngiltere'de sermaye bulunduğunu belirtmiştir. Maymoun ve Rahichi gibi birtakım şahısların İstanbul'a gelip İngiltere sermayesi adına teşebbüste bulduklarını ancak bunun kesinlikle karşısında oldukları belirtmiştir. Ne İngiltere Hükümeti'nin ne de herkesçe bilinen İngiliz sermayesinin iştirak etmeyip hiçbir ilişkilerinin bulunmadığını ve fakat İngiltere sermayesine böyle büyük bir demiryolu inşaatı yapımı havale edilirse teminatsız olarak sermayelerini buna iştirak ettireceklerini beyan etmiştir.¹⁸⁷ Burada

¹⁸⁵ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 17: 22 Ocak 1900.

¹⁸⁶ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 18: 24 Ocak 1900.

¹⁸⁷ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 19: 25 Ocak 1900; BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-41, ek 1: 25 Ocak 1900.

İngiliz Sefiri'nin kaygısı ortaya çıkmaktadır. Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazını alıp Ortadoğu'ya sarkması ve aynı zamanda Almanya'nın da Bağdat Demiryolu imtiyazını almış olması İngiltere'nin çıkarları açısından zararlı görülmektedir. Çünkü İngiltere elinde bulunan Hindistan ve Uzakdoğu'ya giden yolların tehlikeye düşmesini istememektedir. Bu arada Rusya'nın kendi sınırları içinde bulunan Ermenilere karşı pozisyonu değişmiştir. Tiflis Başşehbenderliği'nin 4 Şubat 1900 tarihli raporunda; Rusya Hükümeti'nin bir süreden beri Kafkasya'da bulunan Ermenilere karşı tavrını değiştirmekle birlikte Ermeniler aleyhinde yayın yapan *Kavkaz* isimli gazetenin müdür ve yazarı Vasil Valişko'yu görevinden alıp 24 saat zarfında Tiflis'ten çıkararak Petersburg'a gönderdiği bilgisi yer almıştı. Aynı raporda Rusya İmparatoru'nun Revan dahilindeki Ahılkelek şehrinde felakete uğramış olan Ermenilere yardım amacıyla elli bin ruble gönderdiği Kafkasya Valisi Galitzin'in Tiflis Belediye Reisi olan ve Gregoryan Ermenilere mensup Prens Ergutonski'ye iade-i ziyaret yaparak onunla uzun süre görüşmüştü. Bu raporda özetle, Rusya'nın Ermenilere hoş görünmek istediği yazıyordu.¹⁸⁸

2.1.1.2. Müzakerelerin İkinci Aşaması

Müzakerelerin ikinci aşamasının başlangıç tarihi olan 10 Şubat 1900 günü Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief, Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya bir anlaşma taslağı sunmuş, taslakta Rusya'ya Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun hisselerinden pay verilmek istenmiştir. Ancak Rus Çarı devreye girmiş ve buna müsaade etmemiştir. Bir davette karşılaşan Petersburg Sefareti Müsteşarı es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey ile Rusya Nafia Nazırı Yermolov Ermenilerin geri dönmeleri konusunda görüş alışverişinde bulunmuşlardır. 23 Şubat'ta hem Sultan II. Abdülhamid Sefir Zinovief ile Karadeniz Demiryolları konusunu görüşmüştür. Aynı tarihte Osmanlı Devleti, Petersburg Sefareti aracılığı ile Rusya'ya bir nota vermiş ve bunun akabinde Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa, Rus devlet adamlarıyla bir görüşme gerçekleştirmiştir. Rusya görüşmede Osmanlı Devleti'ni diplomatik ancak bir o kadar da sert bir dille tehdit etmiştir.

¹⁸⁸ BOA, Y.A.HUS, nr: 403-59, ek 3: 4 Şubat 1900.

Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'dan, Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak demiryolu yapımında Rusya'ya öncelik hakkı tanınmasını tekrar isteyerek 10 Şubat 1900 tarihinde bir anlaşma taslağı sunmuştur. Rusların hazırladığı taslağa göre söz konusu bölgede Osmanlı Devleti kendi başına demiryolu yapmaya kalkışmayacaktı. Almanya'nın İstanbul Sefiri Marshall'a göre Zinovief'in sunduğu bu taslak Bağdat Demiryolu güzergahının Dicle yerine Fırat hattına kaydırılması amacını taşımaktadır. Marshall Alman menfaatlerinin tehlikeye gireceğini görerek devletinden Osmanlı Hükümeti'yle demiryolunun güzergâhı konusunda derhal bir anlaşma yapması gerektiğini söylemiştir. Marshall'a göre, Almanlar olaylara müdahale etmezlerse Padişah "Rusların baskılarına göğüs geremeyerek", isteklerine boyun eğebilecekti. Böylece Dicle hattı riske girecekti. Marshall'ın devletini uyardığı sırada Rus–Osmanlı demiryolu görüşmeleri tüm şiddetiyle devam etmekteydi. Zinovief bu görüşmelerden birinde, eğer Babıali Anadolu–Bağdat Demiryolu'ndan vazgeçerse Rusya'nın da Osmanlı İmparatorluğu'ndan demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini belirterek, gerçek niyetini ortaya koymuştu. Rusya'nın amacı Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendirebilecek bir olgu olan demiryolu yapımından bütünüyle vazgeçmesini sağlamaktı.¹⁸⁹

Bağdat Demiryolu imtiyazına tepki gösteren Rusya'nın itirazlara cevap olarak Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın hisselerinin %40'ını kendi şirketine ayırdığı, diğer %40'ının Fransız sermayesine verildiği, %20'sine de zaten hissedar aranmakta olduğundan Rusya sermayesi de talep ederse onlara bu %20 hissenin verilebileceği veya Almanya ile Fransa sermayedarlarının hisselerinden %5'er hisse satın almaları Rusya Sefaretine teklif edilmişti. Ek olarak bu tarihten sonra Anadolu'da demiryolu imtiyazı verilecek olursa Rusya sermayesinin hissedar edileceği ilave edilmiştir. Maksimof'un bundan hoşnut olduğu Osmanlı belgelerinde belirtilmiş¹⁹⁰ ise de sonunda Rus Çarı devreye girerek, Rus sermayedarlarının Anadolu–Bağdat Demiryolu'na katılmamalarına karar vermiştir. Rus Çar'ına göre; Rus kapitalistleri sermayelerini kendi ülkelerindeki

¹⁸⁹ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 149-150.

¹⁹⁰ BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 61-47, ek 3: 21 Şubat 1900.

sanayinin gelişmesinde kullanmalı ülke içindeki demiryolu şebekesinin geliştirilmesine katkıda bulunmalıydı.¹⁹¹

Yine aynı günlerde Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefareti Müsteşarı es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey davetli olduğu bir yemekte Rusya Nafia Nazırı Yermolov ile Osmanlı ülkesinden Rusya'ya giden Ermenilerin geri gönderilip gönderilmemeleriyle ilgili ilginç bir görüşme gerçekleştirmiştir. Bir saat devam eden kahve ve sigara sohbeti esnasında es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey Nafia Nazırı Yermolov'un yanına giderek çeşitli konulardan konuştuktan sonra Rusya'ya giden Ermenilerin iade edilmeyerek uygun bir yere yerleştirilmelerinin Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne karşı iyi niyetinin bir göstergesi olacağını söylemişti. Bahaeddin Bey, Osmanlı ülkesine dönmek isteyen Ermenilerin Rusya topraklarında uygun bir coğrafyaya yerleştirilip tarım yapmalarının sağlanmasını ve bu konuda Osmanlı Devleti'nin de Rus hükümetine destek vereceğini beyan etmişti. Yermolov'un cevabı ise, Ermenilerin tıpkı Yahudiler gibi ziraatı yok ettikleri olmuştu. es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey, Rusya'da bulunan sekiz on bin civarındaki bu Ermenilere tarım yapma imkanı sağlandığı takdirde Rus İmparatoru'na sadık kalacaklarını belirtmiştir. Nafia Nazırı Yermolov Ermenilerin ziraatla uğraştıkları hakkında bilgisi olmadığını ifade etmesi üzerine es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey, Ermenilerin akıbetinin ne olacağını sormuş, Yermolov da boş bir adaya doldurmalı diyerek görüşmeyi sonlandırmıştır.

Bu görüş alışverişinden sonra değerlendirmelerine devam eden es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey, Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'yı eleştirerek Hariciye Nazırı'na konunun etraflıca anlatılırsa bu işin kolaylıkla çözüleceği kanaatinde olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Hüsnü Paşa'nın hiçbir yere çıkmadığı gibi diğer nazırlarla da görüşmediğini belirterek, Hüsnü Paşa'nın Rusya Hariciye Nazırı Moravief'e bu konuyu anlatması gerektiği kanaatinde dir. Zamanıyla önceki Dahiliye Nazırına Ermeni konusunu yazdığını ancak nazırın bu olaydan haberdar olmadığını belirten es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey, halbuki ara sıra diğer sefirlerin yaptığı gibi Hüsnü Paşa'nın da

¹⁹¹ Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Haz. Nurer Uğurlu, İstanbul, Örgün Yayınevi, 2003, s. 137.

nazırlarla görüşüp fikir alışverişinde bulunması halinde başarılı olacağına inandığını ifade etmiştir.¹⁹²

Bu sırada Sultan II. Abdülhamid'den görüşme talep eden Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief,¹⁹³ 23 Şubat 1900 günü Sultan'ın huzuruna çıkmış ve Karadeniz Demiryolları'nın yapımına ne zaman karar verilirse imtiyazın Rusya sermayedarlarına ihale edilmesini talep etmiştir. Rusya her defasında olduğu gibi Osmanlı Devleti'nden aynı talebini tekrarlıyordu. Sultan II. Abdülhamid, Rus sefire bu işin bitmiş olduğunu hatırlattıysa da sefir ikna olmuyordu. Sultan II. Abdülhamid, Rusya ile olan iyi ilişkileri önemsiyordu ancak kendi topraklarının üzerindeki hakkından da vazgeçmek niyetinde değildi. Görüşme sırasında Zinovief'in elindeki notayı kime vereceğini sorarak yaptığı diplomatik nezaketsizlik Sultan II. Abdülhamid'i oldukça sinirlendirmişti. Ancak Zinovief, Ermeni sorunun Osmanlı Devleti'nin zayıf tarafı olduğunu bildiğinden her defasında bu konuyu dile getirerek Rusya'nın fedakarlık yaptığını savunuyordu. Bundan dolayı da Rusya ile olan iyi ilişkilerin bozulacağı yönünde Osmanlı Devleti'ni tehdit ediyordu. Sultan II. Abdülhamid, konunun Meclis-i Vükela'da müzakere edilip sonucunun bildirileceğini söylemesi dahi Zinovief'i çileden çıkartmaya yetiyordu. Bu uzun müzakereler sürecinde her iki tarafın birbirine karşı kullandığı oyalama taktiği artık sınırları yıpratmıştı.¹⁹⁴ Sultan II. Abdülhamid'in, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını Almanlara vermesinin en büyük sebebi hem sınır komşusu olmamaları hem de Osmanlı Devleti topraklarında siyasi olarak herhangi bir ilhak düşüncelerinin bulunmamasıydı. Sultan Abdülhamid ileride hayata geçecek bir proje için kendi hukukundan vazgeçmek istemezken, Rusya ise, her ne olursa olsun bu hukuktan vazgeçilmesini ve Almanlara nasıl imtiyaz verildiyse kendilerine de Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazının verilmesini istiyordu.¹⁹⁵

¹⁹² *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Rus İlişkileri (1899-1906)*, Yay. Haz. Recep Karacakaya vd., C II: Ankara, T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yay. Nu: 79, 2006, s. 49-51.

¹⁹³ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-49, ek 1: 22 Şubat 1900.

¹⁹⁴ BOA, Y.PRK.TŞF, nr: 5-97, ek 1: 23 Şubat 1900.

¹⁹⁵ BOA, Y.PRK.TŞF, nr: 5-97, ek 1: 23 Şubat 1900.

Sultan II. Abdülhamid ile Zinovief arasındaki tansiyonun yükseldiği bu görüşme yapılırken, Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefiri de aynı konuyla ilgili temaslarına devam ediyordu. Kendisi Hariciye Nezareti tarafından yönlendiriliyordu. 23 Şubat 1900 tarihli Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya gönderilen telgrafta; Orta Anadolu demiryolu inşası imtiyazı hakkında Auguste Maitre ile imparator ve iki hükümet arasında kurulan dostluk ilişkisi ve iki devletin menfaatleri açısından bu meseleye çok ciddi itina gösterilmektedir denilmektedir. Devamında bu meseleye görüş bildirmek üzere toplanan Meclis-i Vükela, Auguste Maitre'in imzasını taşıyan Rusya İmparatorluğu İstanbul Sefirinin yazısını dikkate alarak bir nota kaleme almıştır. Gönderilen telgrafta Hüsnü Paşa'nın hangi çerçevede görüşmede bulunması belirtilmiştir:

“Osmanlı Hükümeti, uygun gördüğünde, Karadeniz kıyılarında bir demiryolu hattının yapımının bizzat gerçekleştirilmesini sağlama yönünde harekete geçme hakkını tamamen saklı tutar. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu demiryolu hattını bizzat gerçekleştirmemesi ve bir Osmanlı şirketi oluşturması ile bir yabancı şirkete bu yapım işini teslim etmesi durumunda, bu bağlamda bir karar alabilir, böyle bir durumda bu yapım işi bir Osmanlı şirketi oluşturacak olan Rus sermaye sahiplerine verilecektir. 24 Aralık 1899 tarihinde, Bağdat Demiryolu hattı için belirlenen koşullarla aynı koşullar Anadolu demiryolu hattı için de geçerli olacaktır.¹⁹⁶ Anadolu demiryolunun Adapazarı–Kayseri kesiminin yapımına halihazırda karar verilmiştir. Bu hattın diğer kesimleri kalmaktadır. Bunun neticesi olarak, Osmanlı İmparatorluğu her türlü itiraza karşı harekete geçme hakkını saklı tutar.”

Rusya tarafından Karadeniz sahilinde demiryolu inşası imtiyazı talebine dair Meclis-i Mahsus-ı Vükela kararıyla Padişah II. Abdülhamid'in onaylamış olduğu imzasız nota 24 Şubat 1900 tarihinde Moravief vasıtasıyla Rusya İmparatoru'na ulaşmıştır. Bu notada Osmanlı Devleti'nin Karadeniz sahili boyunca inşa edeceği demiryolunu kendi sermayesiyle yapmaması durumunda yabancı sermayeye ihale etmesi halinde bunu Rus sermayedarlarına bırakacağı kararı bir kez daha belirtilmişti. Notanın ilgi çeken tarafıysa Anadolu–Bağdat Demiryolu için Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde imzalanan mukavelename şartlarının, yapılması muhtemel

¹⁹⁶ BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 1: 23 Şubat 1900.

Karadeniz Demiryolları sermayesini sağlayacak olan Rus tarafına da geçerli olacağıydı.¹⁹⁷

Rus tarafının verdiği cevapta daha önceki müzakerelerde geçen ifadelerin benzerlerinin olduğunu gören Rus Hükümeti, bölgede herhangi bir demiryolu hattı inşasını düşünmeyen Osmanlı Hükümeti'nin bu yükün altına girmek istemediğini anlamıştır. Fakat Rus Hükümeti bölgede demiryolu inşası konusunda ısrarcı olacaktır.

Hüsni Paşa'nın raporuna göre; Rusya, Karadeniz'in Türk-Rus gölü olarak kalmasında bir sakınca görmemektedir, ancak Karadeniz Demiryolları ile ilgili yukarıda anılan vaatlerin imzalı bir nota ile tebliğ edilmesini istemektedir. Rusya yapılan tüm görüşmelerde olduğu gibi bu görüşmede de Hüsni Paşa'ya Almanya'ya verilen imtiyazı emsal göstermiş ve ilişkilerin telafi edilemeyecek biçimde bozulacağını ima etmiştir.¹⁹⁸

2.1.1.3. Müzakerelerin Üçüncü Aşaması

Bu zor ve sancılı sürecin artık sonuna doğru geldiği üçüncü safhada Rusya'nın istediği demiryolu imtiyazının bir ayrıcalık olarak verilmesi Meclis-i Vükela tarafından karar altına alınmıştır. Ancak bu uzun ve oyalama taktikleriyle geçen sürede Meclis-i Vükela, verilecek notayı bir kez daha müzakere etmiştir.

Meclis-i Vükela 26 Şubat 1900 günü toplanmış¹⁹⁹ ve müzakereler esnasında Karadeniz Demiryolları'nın Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesi durumunda serbest hareket edileceği ve her türlü engele karşı bağımsız hareket etme hakkının saklı tutulacağı karara bağlanmıştır. Aslında bu ifade kurulun aldığı en önemli diplomatik karardır. Adı geçen bu bölgede demiryolu inşasına askeri açıdan ihtiyaç olduğu askeri makamlarca

¹⁹⁷ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 20: 24 Şubat 1900; BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 45-92, ek 1: 24 Şubat 1900.

¹⁹⁸ BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 2: 23 Şubat 1900.

¹⁹⁹ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 150.

hazırlanan ve Meclis-i Vükela'ya gelen raporlarda yer almıştı.²⁰⁰ Rusya'nın bu demiryolu ayrıcalığını kullanarak Osmanlı Devleti'ni sınırlandırmak ve kendi nüfuz alanı olarak belirlediği yerleri garanti altına almak niyetinde olduğu açık açık söylenmişti. Meclis-i Vükela'da yapılan bu görüşmeden sonra Rusya'ya Karadeniz Demiryolu imtiyazı verilmesi kararlaştırılmışsa da imzalı nota Sultan II. Abdülhamid'in onayı olmadığından Rusya Sefareti'ne verilmemiştir.

Sultan'ın notaya onay vermemesi ince bir diplomasiydi ama ilişkilerin de bozulmaması gerekiyordu. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nden bir yetkili 29 Şubat günü Rusya Sefareti'ne gidip sefire iyi dileklerini belirttikten sonra, Sultan II. Abdülhamid'in birkaç gün sonra kendisini huzura kabul edeceğini söylemiştir. Rus Sefirine davet yapılmış ama notanın verilmesi konusunda da zaman istenmiştir. Rus Sefirinin bu durum karşısındaki tavrı şaşırarak olmuş, notanın verilmesi konusunda ısrarcı olmuştur. Sefirin bu ısrarı üzerine ise Meclis-i Vükela kararı ile imzalı notanın verileceği kendisine iletilmiştir.²⁰¹

Rus Sefiri'nin ısrarı üzerine demiryolu yapımının Rus şirketlerine verileceğinin tekrar belirtildiği imzasız bir nota verilmiş ve notada iki devlet arasındaki dostane ve yardımseverlik esasına dayanan ikili ilişkilere atıf yapılmıştı.²⁰² Rusya, istediği imzalı notayı alamaması üzerine, İstanbul Sefiri'ne Osmanlı Devleti'nin üzerindeki baskıyı artırmasını söylemişti.²⁰³ İstanbul ve Petersburg arasında yaşanan ve adeta bir karmaşaya dönüşen görüşme trafiğinde dikkat çeken nokta ise Osmanlı Devleti ile Rusya arasında mutabakatın hala sağlanamamış olmasıydı.

Sultan II. Abdülhamid, demiryollarının askeri açıdan önemini idrak etmişti. Karadeniz Demiryolları ile ilgili görüşmeler yapılırken, Rus sınırına doğru uzanacak bir demiryolu hattının Rusların Anadolu üzerindeki iştahını daha da kabartmasından endişe

²⁰⁰ BOA, Y.A.HUS, nr: 404-85, ek 5: 26 Şubat 1900.

²⁰¹ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 21: 29 Şubat 1900.

²⁰² BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 61-47, ek 1: 1 Mart 1900.

²⁰³ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-54, ek 5: 8 Mart 1900.

duyuyordu. Bunun delili ise, 1891 yılında bir Belçika–Fransız Gurubu Samsun–İskenderun’un arasında demiryolu imtiyazı koparmak için başvuruda bulunmuş, ancak II. Abdülhamid, Rusların Anadolu içlerine saldırı tehlikesini arttıracığı düşüncesi ile bu girişime izin vermemişti.²⁰⁴ Padişah bir yandan devletin içindeki karışıklıklar arttıkça ülkeyi boydan boya geçecek bir demiryolu hattının yapılmasını arzu ederken diğer yandan da Rusya tehlikesini göz önünde tutarak Rusya sınırı boyunca uzanacak Karadeniz’de bir demiryolu yapımını da ihmal etmek durumunda kalıyordu. Almanya İmparatoruyla şahsi dostluklarını devam ettirirken Rusya İmparatoruna da fırsat düştükçe dostluk gösteriyor ve Osmanlı Devleti’nin coğrafi mevkiinin bunu icap ettirdiğini düşünüyordu.²⁰⁵ II. Abdülhamid, ustalıkla İngiliz–Rus ve İngiliz–Fransız çelişkilerinden, özellikle imtiyazların verilmesinde hepsinin ağzına bir parmak bal çalarak bazen bir tarafı, bazen de diğer tarafı tutarak büyük devletlerin çelişkilerinden faydalanıyordu.²⁰⁶ Aslında bu politika İmparatorluğun kaderini bu çelişkilere bağlayan bir denge politikasından başka bir şey değildi.²⁰⁷

Rusya ile yapılan müzakereler Almanya tarafından da takip ediliyordu. Osmanlı Devleti’nin Berlin Sefiri’nin Almanya Hariciye Nazırı ile yaptığı görüşmede Alman Nazırın sözleri dikkate değerdi. Nazıra göre; Rusya’nın Erzurum ve civarında demiryolu inşası imtiyazı talep etmeleri düşündürücüydü ve Rusya’nın böyle bir demiryolu yapmak için yeterli zenginliğinin olmadığı ortadaydı. Rusya’nın amacı Osmanlı Devleti’ni gerek Karadeniz’de gerek diğer bölgelerde zayıf bırakarak, maliyesini zenginleştirip refaha kavuşmasına engellemektir. Fakat Alman Nazır Rusya’nın, Osmanlı Devleti’ne göstereceği ısrar ve usandırma girişimlerinin yüzeysel kalacağını belirtmiştir.²⁰⁸ Görüldüğü üzere Almanya Hariciye Nazırı Rusya’nın izlediği politikayı doğru okumuştur.

²⁰⁴ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 62-75.

²⁰⁵ Ayşe Osmanoğlu, *Babam Sultan Abdülhamid*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2017, s. 57.

²⁰⁶ Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, Çev. Ragıp Zaralı, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1976, s.44.

²⁰⁷ Kurmuş, *a.g.e.*, s. 70-71.

²⁰⁸ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-54, ek 3: 16 Mart 1900.

Alman Hariciye Nazırı haklıydı ve Rus ihtiraslarına ünlü Rus kapitalist ve demiryolu yapımcısı Polyakov Samuel Solomanoviç'in²⁰⁹ 11 Aralık 1886 tarihinde Rus Çarına yazdığı aşağıdaki yer alan mektupta çok güzel özetlemişti:

“Doğuda demiryollarına hakim olmak, güçlü olarak çevreye hakim olmak demektir. Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan ve çevresindeki demiryolları biz Rusların elinde bulunduğu zaman kendimiz için büyük bir güce sahip olurduk. Türk Hükümetince Avrupa’da Türkiye’de ve Bulgaristan’da kurulmuş olan demiryolları halihazırda Avusturyalı sermayedarların şirketlerince 50 yıllığına kiralanmış bulunuyor. Avusturya’dan gönderilen kişilerce işletilmektedir. İngilizlerin bu demiryollarını, İngiliz Hükümeti’nin ortak olması yoluyla elde etme planları olduğundan rastlantı eseri haberim oldu. Plan, İngilizlerin Süveyş kanalını gizlice ele geçirmeleri gibi, ticari yolları da gizlice ele geçirmelerini mümkün kılıyordu. Bu Rusya için felaket olacaktır. Diğer taraftan Rus Hükümeti benzer şekilde, yani ticari yollarla ve özel kişiler aracılığıyla hareket etmeye karar verdiği zaman Rusların bu demiryollarını gizlice ele geçirmesi mümkün olabilir...”²¹⁰

Rusya’nın Anadolu’da yapılacak demiryolları ile ilgili ihtirasları 1890’lı yılların başlarına dayanıyordu. 1891 yılında İstanbul’daki Rusya Sefareti’nin birinci sekreteri Çarıkov, Küçük-Asya demiryolları hakkında dikkat çeken bir rapor hazırladı. Bu raporda, Çarıkov Türkiye’de yapılacak demiryollarının Rusya’nın ekonomik çıkarlarını olumsuz yönde etkileyeceğini yazıyordu. Bu demiryolunun yapılmasıyla Türk tarımının gelişeceği ve bunun sonucu olarak da Osmanlı ülkesinin her cinsten tarım ürününün – buğday, un, yün, et, üzüm, şarap, zeytin, pamuk, meyveler vb.- deposu durumuna geleceği öngörüsü yapılmıştı. Rusya Sefareti sekreteri Akdeniz ve Karadeniz’e uzanan kollarıyla İstanbul’dan Bağdat’a ve oradan İran sınırına uzanacak demiryolu hattının Avrupa mallarının İran pazarına ulaşmasını kolaylaştıracağı ve İran sınırıyla demiryolu

²⁰⁹ “Ünlü Rus kapitalisti ve bankeri olan Polyakov Samuel Solomanoviç (1837-1888) aynı zamanda demiryolu yapımcısı ve işletmecisidir. 1860-1870 yıllarında demiryolu imtiyazları dağıtıldığı dönemde büyük bir rol oynamıştır. Rumeli Demiryolları imtiyazını alan ünlü Avusturyalı banker Marues Baron de Hirsch’in kayınbabasıdır. Kursk – Harkov, Harkov – Azov, Kozlov – Voronejski – Rostov, Orlov – Gryazki, Fastovski ve Bender – Halatsti yollarını inşa etmiştir.” (İlknur Haydaroglu, İsmail Pehlivan, “Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 36 (2004), s. 155.)

²¹⁰ Haydaroglu, Pehlivan, a.g.m., s. 160.

bağının olmamasının sonucu olarak da Rusya'nın onarılamaz bir biçimde durumunun bozulacağı gerçeğini görmüştü.

Raporunda Rusya'nın siyasi çıkarlarına ve özellikle boğazlara da değinen Çarikov, "Boğazların Rusya için kaybolduğu anlaşılırsa Karadeniz'in çıkışı sonsuza kadar kapanır ve evimizin, bütün güneyimizin anahtarı, ancak bir Avrupa savaşı, daha da ötesinde bir dünya savaşı pahasına geri almanın olanaklar içinde bulunacağı ellere geçer." diyordu. Demiryolunun Kafkasya sınırına gelmesiyle ortaya çıkacak muhtemel bir tehlikeye de dikkat çeken Çarikova göre, Kafkasların çok uluslu ve çok dinli yapısı Avrupa'nın müdahalesini mümkün kılabilirdi.²¹¹

Çarikov'un belirttiği Avrupa çekincesi Rusya'nın genel politikasının da çerçevesini çiziyordu. Ruslar, Osmanlı-Alman ilişkilerinde tedirgindi ve demiryolu yapımı konusunda taraflar arasında yakınlaşmadan çok rahatsızdı. Rusya'nın iddiasına göre, Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı projesiyle bu hattın Suriye'ye kadar uzatılması, Rusların geçmişten gelen rüyasını suya düşürecek ve hatta Kafkasya, Ermenistan ve Doğu Anadolu güzergâhı ile İskenderun'a bir Rus demiryolunun inşasını tehlikeye sokacaktı. Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun Ortadoğu'ya ulaşacak kolları ile İran ve Afganistan pazarlarını Alman rekabetine açacaktı. Diğer yandan Almanların Fırat ve Dicle vadilerini tarım ürünleri yönünde geliştirmeleri, toprak sahibi Rus aristokratlarının karlarına ortak olmak demektir. Üstelik Mezopotamya'nın petrol kaynaklarının Kafkasya'daki petrol kaynaklarından daha zengin çıkma ihtimali de vardı. Tüm bu nedenler göz önünde tutularak Rus Çarı, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının sahiplerine Osmanlı Devleti tarafından kilometre başına asgari kar güvencesi vermesine karşı çıktı. Çünkü Çar bu muhalefeti yaparken, bu güvencenin Osmanlı hazinesine oldukça büyük bir yük getireceği ve bundan dolayı da 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı tazminatının Rusya'ya ödeyemeyecek duruma geleceğini öne sürmüştü.²¹²

²¹¹ Novıçev, *a.g.e.*, s. 27-31.

²¹² Earle, *a.g.e.*, s. 134-135.

Öte yandan Rusların Karadeniz Demiryolu imtiyazı talebinde bulunmalarından dolayı İngiltere’de Avam Kamarasında bu konu hakkında müzakere açılmıştır. Bu müzakereler hakkında Osmanlı Devleti’nin Londra Sefiri Kostaki Antopulo Paşa²¹³ İngiliz Hükümeti’nden bilgi almak istemiş ancak M. Gibrou Bowles yaptığı açıklamada, bu konunun gizlilik derecesine sahip olduğunu bundan dolayı da bilgi vermemenin mümkün olmadığını açıklamıştı.²¹⁴

Öte yandan Rusya Sefareti ile Osmanlı Hariciyesi arasında müzakereler devam ederken 16 Mart tarihinde II. Abdülhamid’in iradesiyle Hariciye Nezareti Meclis-i Vükela’ya sevk edilmek üzere bir nota müsveddesi kaleme almıştır. Müsveddenin içeriği şöyledir:

“Osmanlı Devleti ile Rusya arasında dostane ilişkiler çerçevesinde olmak üzere Osmanlı Devleti Karadeniz’de demiryolu inşasını uygun gördüğü zaman ve bu demiryollarını kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayesine adı geçen imtiyazı ihale edecektir. Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu’nun inşası için Haydarpaşa’dan başlayan Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynı olacaktır. Adapazarı’ndan Ereğli’ye yapılması devam eden şube ile Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van mıntıkları yani bu vilayetler dairesi dahilinde inşa olunacak hatlar müstesnadır.”²¹⁵

19 Mart tarihinde Meclis-i Vükela’da yapılan müzakerede, Hariciye Nezareti tarafından sevk edilen yukarıdaki nota okunduktan sonra Rus Sefiri’nin verdiği nota ile arasındaki farklılık şöyledir: Rus Sefiri, *“ tarafların ticari menfaatleri dikkate alınarak Rus sermayedarlarına imtiyaz verilmesi”* ibaresinin bulunması halinde verilecek notayı kabul edeceğini ancak daha önce düzenlenen notada geçen *“yabancı sermayedarlara imtiyaz verilecek olduğunda Rus sermayesine ihale edilecek”* cümlesinin bulunması durumunda bunu kabul etmeyeceğini belirterek kendisinin verdiği notada ısrar ettiği anlaşılmıştır. Alınan kararda, *“Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’in her yerinde demiryolu hatları inşası ile Ereğli’den başlayarak Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve*

²¹³ Faik Reşit Unat, *Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnameleri*, Yay. Bekir Sıtkı Baykal, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1992, s. 238. Kostaki Antopulo Paşa 1896-1902 yılları arasında Osmanlı Devleti’nin Londra Sefirliğini yapmıştır.

²¹⁴ BOA, HR.SFR_3, nr: 489-40, ek 1.1: 23 Mart 1900.

²¹⁵ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-54, ek 1.1: 16 Mart 1900.

Van'a kadar demiryolu yapılması için dilediğine imtiyaz verme hak ve yetkisini koruyacağı” ifade edilmiş fakat Hariciye Nezareti'nin kaleme aldığı notada bulunan “Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu'nun inşası için Haydarpaşa'dan başlayan Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynısı olacaktır” cümlesi çıkartılmıştır.²¹⁶

Aynı gün Sadrazam Halil Rıfat Paşa imzasıyla Meclis-i Vükela'nın aldığı karar Hariciye Nezareti'ne gönderilmiştir. Yazıda yukarıdaki ihtilaflı hususlar üzerinde durularak Meclis-i Vükela'nın tasvip ettiği notanın uygun olduğu bildirilmiştir.²¹⁷ Hariciye Nezareti, adı geçen nota müsveddesini Rusya'nın İstanbul Sefaretine vermiştir. Bunun üzerine Rusya'dan cevap gecikmemiştir. Rusya Sefiri Petersburg'dan aldığı notayı zaman kaybetmeden Hariciye Nezareti'ne tebliğ etmiş ve Meclis-i Vükela'nın özellikle çıkardığı cümleye Rusya'dan itiraz vardır. Rusya itirazında, Almanya'ya 24 Aralık 1899 tarihinde verilen Anadolu–Bağdat Demiryolu mukavelenamesi şartlarının aynısını talep etmektedir. Ayrıca Rusya Sefiri kendilerine verilecek notanın imzalı olarak verilmesini tekrar talep etmiş ve buna karşılık olarak Rusya'nın da ülkelerinde bulunan Ermenileri iade etmeyeceklerine dair imzalı bir nota vereceklerini açıklamıştır.²¹⁸ Bu notada Rusya, ilk kez Ermenilerin memleketlerine dönüşlerinin engelleneceğine dair imzalı bir nota vereceğini belirtmiştir. Sultan II. Abdülhamid, Rusya'dan istediği notayı alma yolunda ilk tavizi koparmıştır. Burada önemli olan üç husus vardır: Birincisi, Rusya başından beri olduğu gibi Osmanlı Devleti'nden Karadeniz Demiryolları imtiyazının kendisinden başka hiçbir yabancı sermayeye verilmeyeceğine ilişkin yazılı bir nota ile taahhüt isteyerek ısrarına devam etmiştir. İkincisi, Ruslar Almanlara verilen imtiyaz şartlarının aynısını talep etmiştir. Bu taleple Rusya, imtiyaz istediği bölgede nüfuzunu Almanlara kaptırmama yarışına girdiğini kanıtlamıştır. Üçüncüsü ise, mütekabiliyet esasına göre, Rusya da Osmanlı Devleti'ne ilk defa Ermeniler için yazılı bir nota ile teminat vereceğini ifade etmiştir.

²¹⁶ BOA, MV, nr: 98-2/108, ek 1: 19 Mart 1900; BOA, Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı (Y.PRK.A), nr: 12-42, ek 1: 19 Mart 1900.

²¹⁷ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17: 19 Mart 1900.

²¹⁸ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 28: 24 Mart 1900.

En son verilen Rus notasından iki gün sonra Hariciye Nezareti'ne gelen Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof, imzalı notanın verilmesi için artık acele edilmesi gerektiğini ilettili. Maksimof'a verilen cevapta, etkileri açısından büyük sonuçlar doğurabilecek böyle bir konu için acele etmenin mümkün olmadığı ifade edildi.²¹⁹ Osmanlı Devleti bu sırada gerçekten de verilecek imzalı notanın içeriğinin artılarını ve eksilerini tartıyordu.²²⁰ Bu noktada önemli olan gelişme ise, Maksimof'un ifadelerinde Ankara'dan Van'a kadar olan çizgide Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşa etmesinin Rusya için bir sorun olmayacağıydı.²²¹ Kısacası artık Rusya, Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının yapımını zor da olsa kabullenmişti. Rusya'nın ısrarcılığının sebebi, bu demiryolu imtiyazını bir an önce alarak, konuyu oldubittiye getirip Osmanlı Devleti'ni güçsüz bırakmak düşüncesinden kaynaklanmaktaydı. Sultan II. Abdülhamid ise, Rusya'yı oyalama taktiğini izlemeye devam etmektedir. Ancak Rusya'nın yeni teklifleri karşısında bu taktiği daha fazla sürdüremeyecektir.²²²

Osmanlı Hariciye Nezareti, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını elde etmek için Rusya'nın çıkardığı tüm bu patırtı ve gürültülerin sebebini onun eskiden beri mevcut olan emellerine dayandırıyor. Çünkü Rusya, Osmanlı Devleti'nin doğusundaki vilayetleri ilhak etme niyetini her fırsatta açığa vuruyordu. Son olarak ise Rusya, Kars'tan Erzurum'a demiryolu hatlarını uzatmak teklifinde bulunarak gizli hedeflerini bir kez daha ortaya koymuştu. Bunun yanında Rusya demiryolu imtiyazları ile ilgili tekliflerini dile getirirken Kafkasya'da bulunan Ermenileri de kendi amaçlarına alet etmekteydi.²²³ Öte yandan Osmanlı Devleti, Rusların Karadeniz'de bulunan donanmalarına karşı direnç göstermiş olsa dahi, Rus orduları, Anadolu'nun kuzey doğusundaki Kafkas hududundan saldıracaktır. Buradan da asker sevk etme noktasında stratejik bir konumda bulunan Erzurum'a inip, Doğu Anadolu'nun anahtarı olan bu

²¹⁹ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 29: 26 Mart 1900.

²²⁰ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 30. Tarih Belirtilmemiş.

²²¹ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 29: 26 Mart 1900.

²²² Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz Demiryolları müzakerelerindeki bu nota teatileri İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye ile SSCB arasındaki "Notalar Savaşı" ile bir bakıma aynıdır. Rusya'nın Türkiye üzerindeki düşüncelerini göstermesi bakımından inceleme konumuz olan 1900 İtilafnamesi sürecindeki gelişmeler ile 1946 yılındaki "Notalar Savaşı" birbirlerine benzerlik göstermeleri bakımından oldukça manidardır. (*Türk Dış Politikası*, C I, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yayınları, 2009, s. 502-506)

²²³ BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-54, ek 6: 16 Mart 1900.

şehri işgal edeceklerdi. Eğer Ruslar tarafından bu işgal gerçekleşirse çok vahim sonuçlar ortaya çıkacağı açıktı.²²⁴

2.2.Basında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı'nın Yankıları

2.2.1. Rus Basınında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında yapılan müzakereler sürerken Rus basını da konuyla ilgili yorumları sütunlarına taşımıştır. 1899 tarihinde Rus basını incelendiğinde Anadolu–Bağdat Demiryolları'nın Rusya'nın iktisadi çıkarlarına ters düştüğüne vurgu yapıldığı görülür. Rus basınına göre inşa edilecek demiryolları, Kafkasya ve Hazar bölgesi demiryolları ile ciddi olarak rekabet edecek, Rusya–İran demiryolunun başarısını tehlikeye düşürecek ve Sibiry demiryollarına karşı rakip olacaktır.²²⁵ Rus basınına takip eden Osmanlı Devleti, Rusların demiryolu projesiyle ilgili düşüncülerini de görmüş oldu.

Rus basınındaki ilgili yazılar Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefareti tarafından gün gün Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya rapor edilmiştir. Bu bağlamda *Novye Vremya*'dan yapılan bir tercümede özetle şu bilgiler yer almıştır: Osmanlı Devleti ile Rusya arasında Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı müzakereleri her iki devletin diplomatları tarafından yürütülmekte ve Osmanlı diplomatları bu ayrıcalığın Rusya'ya verilmesine rıza göstermemektedir. Yazı dikkatle okunduğunda, Rusların Osmanlı'ya bir vassalı gibi muamele yapmak istedikleri anlaşılmaktadır. İlgili yazıda, Avrupa basınıının Karadeniz Demiryolları konusunda fazla gürültü çıkardığı bunu da yapanların İngiliz ve Almanlar olduğu, Rus Hükümeti'nin görüşlerinin yansıtıldığı bu haberde tam da müzakerelerin devam ettiği sırada boğazların işgalinden bahsedilerek Osmanlı tarafına aba altında sopa gösterilmektedir.²²⁶

²²⁴ Paul Rohrbach, *Rusya Devleti'nin Devlet-i Aliye-i Osmaniye'ye Karşı Olan Vaziyet-i Siyasesi ile Bağdat Şimendiferi ve Alman Devleti'nin Hafaya-yı Siyaset-i Şarkiyesi*, Çev. Cevdet Paşazade İbrahim Latif, İstanbul, Dersaadet Metin Matbaası, 1325-1327, s. 10-12.

²²⁵ Earle, *a.g.e.*, s. 134.

²²⁶ BOA, HR.SYS, nr: 1326-90, ek 2: 8 Mart 1900.

Rus basınında çıkan haberlerde düşmanca ifadeler yer almış ve bu durum Rusya'daki Osmanlı sefreti aracılığıyla Osmanlı hariciyesine ulaştırılmıştı. Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'nın Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya gönderdiği bir başka raporda; 25 Şubat tarihli *Novosti* gazetesinde yer alan bir haberle ilgili olarak Anadolu'nun kuzeyindeki demiryolu yapımı konusunda Osmanlı Hükümeti'ne düşmanca bir tavır sergilediği bilgisi verilmektedir.²²⁷

Yine Petersburg Sefreti'nden Hariciye Nezareti'ne *Novi si* gazetesinin 9 Mart tarihli nüshasında Rusya'nın Karadeniz sahili boyunca demiryolları inşası imtiyazının tamamını kendisine yasal bir hak olarak verilmesini Osmanlı Devleti'nden zorla almak istediğinden bahsederek uydurma bir haber yapıldığı rapor edilmektedir.²²⁸ *Novosti* gazetesine ait başka bir haberde²²⁹ Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazı talebine Osmanlı Devleti'nin yanaşmadığı; ancak bu durumun Osmanlı Devleti'ni ileride zor duruma düşüreceği ifade edilmektedir. Gazeteye göre, Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı bu tutumu düşmanca bir tavrın göstergesidir. Osmanlı Devleti Rusya ile İngiltere arasındaki çıkar çatışmasından faydalanıp İngiltere'ye yanaşmak istemektedir. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında malum demiryolları konusundan dolayı iki devletin ilişkilerinin gergin olduğu, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını elde etmek istemesinin stratejik nedenlerden dolayı gerekli olduğu ilgili yazıda geçmektedir.²³⁰ Rusya'nın diğer şehirlerindeki gazeteleri de bu konuya önem verdiler. Batum'da çıkan *Chernomorsky Vestnik* gazetesinin Batum–Trabzon ve Erzurum ile Kars–Erzurum demiryolu hatlarının birbirine bağlantısı konusu dikkatini çekmiştir.²³¹

Novosti gazetesindeki bu yazının içeriği ve Osmanlı Devleti'nin bir numaralı düşmanının Rusya olacağını belirtmesi, Osmanlı Hariciye Nezareti'ni harekete geçirdi ve Hariciye Nazırı Tevfik Paşa Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya tekzip yazısı gönderdi. Gönderdiği tekzipte;

²²⁷ BOA, HR.SYS, nr: 1326-91, ek 1: 10 Mart 1900.

²²⁸ BOA, Y.PRK.A, nr: 12-42, ek 3: 16 Mart 1900.

²²⁹ BOA, HR.SYS, nr: 1327-10, ek 2: 22 Mart 1900.

²³⁰ BOA, HR.SYS, nr: 1327-10, ek 3: 22 Mart 1900.

²³¹ BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO), nr: 356-67, ek 1.1.

“19 Mart tarihli *Novosti* gazetesinde yayınlanan *Anadolu Demiryolu için Rusya'ya hiçbir imtiyaz verilmediğine dair sizden yazılanları ciddi ve resmi bir şekilde reddetmenizi rica ediyorum.*”²³² kaydını düştü.

Rus basınının önde gelen gazetelerinden *Novosti* de Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyaz talebine dair yorumunda, Osmanlı Devleti'nin, Rus-İngiliz rekabetinden faydalanarak, olayları kendi lehinde yönlendirmeye çalıştığını yazıyordu.²³³

2.2.2. Avrupa Basınında Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında Karadeniz Demiryolları ile ilgili görüşmeler devam ederken Avrupa basınında konuyla ilgili yayınlar yapıldı. İngiliz basını Rusların Osmanlı Devleti'nden Karadeniz Demiryolları imtiyazını istemesini ülke çıkarları açısından tehlikeli olarak görüyordu. Rusya'nın topraklarını genişleterek güneye inmesi bir yana, Osmanlı pazarını Rusya'ya kaptırma durumu söz konusuydu. İngilizler ayrıca siyasi ve ekonomik olarak ilişkileri güçlü bir Osmanlı Devleti'nin varlığını istiyorlardı.²³⁴

Rusya'nın Anadolu-Bağdat Demiryollarına muhalefet etmesi İngiltere basınında hoş karşılanmamış, 11 Ağustos 1899 tarihli *The Engineer* dergisinde, “Anadolu Demiryolları” başlıklı makalede, Rusya'nın hedeflerine vurgu yapılmıştı. Yazıya göre Rusya'nın amacı Karadeniz Demiryolları'nı inşa ederek ekonomik fayda sağlamak değil, siyasi hedeflerini pekiştirmektir. Rusya bu iktisadi girişimlerle zaman kazanmak istemekte ve bu zaman zarfı içinde de İran ve Uzakdoğu'da olduğu gibi Anadolu'da da aynı yöntemleri tekrarlamaktaydı. Anadolu'nun kuzeyinde demiryolu inşası imtiyazının Rusya'ya verilmesi gerektiği yönündeki Rus iddiaları da İngiliz basınının eleştirilerine maruz kaldı. 10 Ağustos 1899 tarihli *The London Globe* gazetesinde: Rusya'nın Anadolu'ya ikinci bir Mançurya gözü ile bakması küstahlık olarak nitelendirilmişti. Bu yazıda dikkate değer tespit de, Rusların 1877-78 savaşından kalma tazminatı öne

²³² BOA, HR.SYS, nr: 1327-10, ek 1: 9 Nisan 1900.

²³³ BOA, HR.SYS, nr: 1369-66, ek 1: 2 Nisan 1900.

²³⁴ Kurmuş, *a.g.e.*, s.71.

sürerek Karadeniz bölgesini ipotek etmek istediği yönündeki bilgisiydi.²³⁵ *Times* gazetesinin 25 Aralık 1899 tarihli nüshasında İstanbul'dan gönderilen telgraf yer almıştı. Bu telgrafta bir Rus heyetinin Rus Hükümeti'nin yardımıyla kilometre teminatı olmaksızın Kars'dan Erzurum'a kadar bir demiryolu inşası imtiyazını talep etmiş olduğu ve haftaya müzakerelerin cereyan edeceği haberi verilmekteydi.²³⁶

İngiliz basını gerçekten de Rusya'nın talebini önemsemiş ve konuyu sürekli gündemde tutmuştu. Bu sırada Londra Sefareti İngiltere'de çıkan haberleri Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya rapor ediyordu.²³⁷ Bu raporlardan birinde İstanbul'daki Rus sefirinin Kars-Erzurum arasındaki demiryolu hattı ile Rus sınırına dek uzanan demiryolu hatları için imtiyaz elde ettiği buna karşılık Osmanlı Devleti'nin de Rusya'dan gelen Ermenileri kabul etmeyeceği belirtilmekteydi.²³⁸ *Frankfurt Gazette* gazetesinde çıkan haberde, Rusya'nın Anadolu'nun kuzeyinde yapılması düşünülen demiryolu hatlarının yapım işini talep ettiği, Kafkasya'dan geri dönen Ermenilerin bir kısmının Anadolu'da kötü duruma düştükleri bazılarınsa Osmanlı Devleti'ne alınmadıkları yazıyordu.²³⁹

Avrupa basını Karadeniz Demiryolları konusunda gerçeğe ilgisi olmayan haberler de yaptı. 19 Mart tarihli Tevfik Paşa'ya gönderilen bir raporda *Standart* gazetesinin Padişah II. Abdülhamid'in, Almanya İmparatoru ve İngiliz Hükümeti'ne, Rusya'nın Anadolu'daki ihaleleri elde etmek için bitmek bilmeyen baskısına karşı gelinmesi için başvurduğu ve bu çağrının neticesiz kaldığı iddia edilmişti.²⁴⁰ Ancak Tevfik Paşa, *Standart* gazetesinin haberini sert bir dille yalanlamış ve “*Lütfen derhal ve kesin olarak haberin yalan olduğunu açıklayın.*”²⁴¹ ifadelerini kullanmıştır.

Londra'da basılan *Daily Cronicle* gazetesinin 16 Mart 1900 tarihli nüshasında yer alan yazıda, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazı talebine Osmanlı Devleti'nin

²³⁵ Earle, *a.g.e.*, s. 135-136.

²³⁶ BOA, Y.PRK.TKM, nr: 16-35, ek 1: 27 Aralık 1899.

²³⁷ BOA, HR.SFR_3, nr: 489-21, ek 1: 17 Şubat 1900.

²³⁸ BOA, HR.SFR_3, nr: 489-20, ek 1: 16 Şubat 1900.

²³⁹ BOA, Y.A.HUS, nr: 403-57, ek 2: 17 Şubat 1900.

²⁴⁰ BOA, HR.SFR_3, nr: 489-35, ek 1: 19 Mart 1900.

²⁴¹ BOA, HR.SFR_3, nr: 489-36, ek 1: 26 Mart 1900.

direndiği belirtilmiş ve konunun Sultan II. Abdülhamid tarafından Meclis-i Vükela'ya müzakere edilmek üzere sevk edildiği hatta Sultan'ın da bu teklife olumsuz oy verdiği ifade edilmişti. Aynı haberde Sultan Abdülhamid'in, Yıldız Sarayında bir askeri komisyon kurdurttuğu ve komisyondan Karadeniz Demiryolları'nın artıları ve eksileri hakkında rapor istediği iddia edilmişti.²⁴²

Karadeniz Demiryolları meselesine Viyana'da çıkan *Korrespondance Politigue* gazetesi de ilgi göstermişti. 23 Mart 1900 tarihli nüshasında İstanbul'dan gönderilen bir telgrafi yayınlayan gazete, Karadeniz Demiryolları meselesinde Rusya'nın başarılı olduğunu ancak Osmanlı tarafının bir açıklama yapmaktan kaçındığını belirtmiştir. Ancak, yazıda Rusya'nın kullandığı “Karadeniz Havzası” tabirinin belirsizliği belirtilerek, bu tabirin ileride nüfuz çatışmasına yol açacağı yazılmıştı. Osmanlı Devleti'nin bu konudaki muhalefetinin Rus diplomasisi tarafından bertaraf edilebileceğine de aynı yazıda vurgu yapılmıştı.²⁴³

Fransız Basını ise, Rusya'nın Bağdat Demiryolu konusunda izlediği politikadan dolayı sert bir tutum sergilemişti. Onlara göre Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının Rusya'ya verilmesi ve bu ayrıcalıkla Anadolu'nun kuzeyinden demiryolu geçirilmesi Rusya'nın stratejik çıkarlarının güven altına alındığının göstergesiydi. Fransız basını Osmanlı Devleti'nin asker sevk etme kapasitesinin bir yana bırakılarak, Rusya'nın güçlü olma durumunu devam ettirdiği ve bu durumun Türkiye'ye karşı büyük bir tehlike olarak var olduğunu iddia ediyordu. “Nasıl olur da Kafkas devi, Hasta Adam'ın karşısında titrer” sorusuyla konuyu gündeme getirmişlerdi. Bir Fransız yazarı, bu konuda Fransa'nın Rusya'dan bağımsız hareket etmesi gerektiği yönündeki temayla kaleme aldığı yazısında, Rus basınının Fransa'nın Anadolu–Bağdat Demiryolu'nu desteklemekle Rusya'ya haksızlık yaptığını belirterek ve eğer Fransa'nın çıkarları ile Rus çıkarları çatışıyorsa Fransız–Rus ittifakının neden var olduğunu sormuştu.²⁴⁴

²⁴² BOA, Y.PRK.A, nr: 12-42, ek 2: 20 Mart 1900.

²⁴³ BOA, Y.PRK.TKM, nr: 43-32, ek 1: 27 Mart 1900.

²⁴⁴ Earle, *a.g.e.*, s. 156.

Yine Paris'te İngilizce *Newyork Herald* gazetesi de Karadeniz Demiryolları konusuna değinerek, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını tekeline aldığı bundan sonra Osmanlı Devleti'nin İran sınırına demiryolu yapamayacağını yazmıştır. Bu durumdan dolayı da Meclis-i Vükela'da Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa'nın Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını Rusya'ya veren karara imza atmamaya istifa ettiği ifade edilmiştir.²⁴⁵ Doğal olarak bu sırada Osmanlı Devleti ile iktisadi olarak ilişkileri olan Alman basını da konuya değinmiştir. *Berliner Tageblatt* gazetesi Kafkasya ve bütün Rusya için çok önemli olduğu belirtilen Batum–Erzurum demiryolu hakkında bir rapor kaleme alındığını yazmıştır. Bu demiryollarının inşaatında Rus askeri mühendislerin görevlendirileceği ve karma bir komisyon teşekkül edileceği ifade edilmişti.²⁴⁶

2.3.Nihai Notalar ve Rusya'ya Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığının Verilmesi

Uzun ve karmaşık müzakereler süresince Sultan II. Abdülhamid'in işi sürüncemede bırakıp oyaladığını anlayan Ruslar, son çare olarak 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı'ndan sonra Berlin Antlaşması'yla tespit edilmiş savaş tazminatının ertelenmiş kısmı olan 57 milyon Frank'ın ödenmesini istemişlerdi. Rusların bu hamlesi karşısında Sultan II. Abdülhamid tam anlamıyla “kulampara sarmasına”²⁴⁷ gelmişti. Osmanlı Devleti belirtilen meblağı ödeyecek durumda değildi²⁴⁸ ve Osmanlı devlet erkani bu tazminat ödenmezse siyasi münasebetlerin tamamen kesileceği hatta bu durumun bir savaş sebebi olabileceğini düşünmüştü.²⁴⁹ Bu karmaşa ortamında savaş dahi düşünülmüş ve Harbiye Nazırı Rıza Paşa ile Topçu Komutanı Zeki Paşa, Doğu bölgelerine süratle asker sevk edilmesinin ancak Ankara hattı ile mümkün olacağını savunmuşlardı.²⁵⁰

²⁴⁵ BOA, Y.PRK.TKM, nr: 43-32, ek 1: 27 Mart 1900.

²⁴⁶ BOA, HR.TO, nr: 356-67, ek 1. Tarih Belirtilmemiş.

²⁴⁷ Köşeye sıkışmış, tuzağa düşmüş, hareket kabiliyeti elinden alınmış, kurtulmanın mümkün olmadığı durum.

²⁴⁸ Karal, *a.g.e.*, s. 181.

²⁴⁹ İrtem, *a.g.e.*, s. 84.

²⁵⁰ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 133.

Daha önce de belirtildiği gibi, Osmanlı Devleti demiryolu yapımında ticari amaçtan çok askeri ve siyasi amaçları ön plana çıkarmıştı.²⁵¹ Demiryolu sayesinde daha çok asker ve zaptiye daha kısa zaman zarfında harekete geçirilebilecek ve böylece asayişini sağlamak kolaylaşacaktı.²⁵² Fakat bu duruma rağmen, Rusya'ya verilen nihai notada Ankara'dan Van'a kadar olan çizgi sınır olarak çizilmiş ve ayrı tutulmuştu. Zaten Rusya da müzakereler sırasında tehdit algısının sınırlarını belirterek bu sınırı çizmişti. Kısacası iki devlet demiryolu inşası konusunda ortak bir noktada buluşarak mutabakat sağlamıştı. Demiryolu ayrıcalığının verilmesinde Kafkasya'ya kaçmış olan Ermenilerin rolü ince ama çok önemli bir detaydı ve II. Abdülhamid Kafkasya'daki Ermeniler memleketlerine dönerlerse Rusya'nın bunu suiistimal edeceğini çok iyi biliyordu.

Bundan sonraki görüşmelerin iki temel konusu vardır. Birincisi Kafkasya'ya kaçan Ermenilerin memleketlerine dönmesi, ikincisi ise, Osmanlı Devleti'nin ödemesi gereken 57 milyon Franklık savaş tazminatıydı. Osmanlı devlet erkanına göre, Ermeni meselesinde Rusya'nın siyasetini Osmanlı Devleti aleyhine döndürmemek ve Rusya'yı kızdırmamak gerekmekteydi.²⁵³ Bu ikircikli durum karşısında Sultan II. Abdülhamid, Rusya'yı uzunca bir süre oyaladıktan sonra pes etmiş ve Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını onaylamak zorunda kalmıştı. 31 Mart 1900 günü Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya veren nota Sultan II. Abdülhamid'in onayıyla Hariciye Nazırı Tevfik Paşa tarafından imzalanarak Rusya'nın İstanbul Sefaretine verilmiştir. Sonunda Rusya'ya boyun eğmek anlamına gelen notada dikkat çeken nokta; Rusya'nın ısrarla talep ettiği gibi Osmanlı Devleti, Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya teslim eden belgede bu ayrıcalığın Bağdat Demiryolu imtiyazının şartlarıyla aynı olacağını açıklamıştı. Notada istisna edilen demiryolu hatlarıysa, Adapazarı'ndan Ereğli'ye ve oradan devamla Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van olarak belirlenmişti.²⁵⁴ 31 Mart'ta verilen notaya Rusya tarafından kendi menfaatlerini genişletme anlamında itirazlar gelse de Osmanlı Devleti bu itirazların kabul edilmeyeceği bildirmişti.²⁵⁵

²⁵¹ Engin, *a.g.e.*, s. 38.

²⁵² Kurmuş, *a.g.e.*, s. 113.

²⁵³ İrtəm, *a.g.e.*, s. 84.

²⁵⁴ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17: 31 Mart 1900.

²⁵⁵ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 33: 31 Mart 1900.

Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını veren bu notaya Rusya, 3 ve 14 Nisan 1900 tarihlerinde olmak üzere iki nota ile cevap vermiştir. 3 Nisan tarihli notada Rusya, Osmanlı Devleti'nin 31 Mart 1900 tarihinde Hariciye Nazırı Tevfik Paşa tarafından imzalanarak gönderilen notayı kabul ettiğini bildirmiştir. Osmanlı Devleti'nin verdiği notanın içeriğinde herhangi bir başka anlam olmadığını görüldüğü ve böylece Karadeniz Demiryolları konusunda Rusya Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında devam eden müzakerelerin sona erdiği açıklanmıştır. Ayrıca Rusya, verdiği notada Osmanlı Devleti'nin 31 Mart 1900 tarihinde verdiği taahhütlerinden ayrılmayacağını ümit ettiğini de eklemiştir. Bu notaların sonucunda iki devlet tarafından kabul edilen itilaf 4 Nisan 1900 tarihinden itibaren geçerli olmaya başlamıştır.²⁵⁶

Osmanlı–Rus görüşmeleri sırasında 31 Mart tarihinde Osmanlı Devleti tarafından Rusya'ya verilen notanın hayati bir önemi vardır. Notada, Osmanlı Devleti Karadeniz Demiryolları hattını kendisi yapmaz ve yabancı bir sermayeye ihale etmeye kalkışır ise bu ihaleyi Rus sermayesine vereceğini taahhüt ediyor ve Rusya'ya hukuki öncelik hakkı vererek ayrıcalık tanıyordu. Ruslara verilecek ihalede Almanya'ya verilen Anadolu–Bağdat Demiryolu imtiyazının şartlarının aynısı Ruslara da verilecekti. 31 Mart tarihli nihai notada Osmanlı Devleti, Adapazarı'ndan Ereğli ve oradan Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van'ın kuzeyini Karadeniz Demiryolları'nın bulunduğu bölge olarak tanımlanmış ve bu bölgenin demiryolu ayrıcalığını Rusya'ya vermiştir. Rusya ise, 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne bir nota vererek 31 Mart tarihinde verilen notada beyan edilen ifadelerden başka hiçbir anlama mahal olmadığı ve müzakerelerin sona erdiğini belirtilerek Osmanlı Devleti'nden bu taahhüdüne riayet etmesinin beklendiği ifade edilmiştir. Nihayetinde bu son nota ile Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığı 4 Nisan 1900 tarihinden itibaren geçerli olmak şartıyla Rusya'ya verilmiştir. Bu itilafname, her iki devletin karşılıklı verdikleri notalar sonucunda ortaya çıkmış ve tarihe “1900 İtilafnamesi” olarak geçmiştir.

²⁵⁶ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17: 3 Nisan 1900.

İtilafnamenin kabulü sonrasında taraflar arasında temel konu Ermeniler olmuştur. Bu manada Rusya'nın İstanbul Sefareti'nin Osmanlı Devleti Hariciye Nezareti'ne verdiği 14 Nisan tarihli nota önemlidir. Bu notada Rusya, Anadolu'da yaşayan ancak 1896 yılında çıkan isyan sonrasında Rusya'ya gitmiş Ermenilerin Osmanlı topraklarına iadeleri konusunda Osmanlı Devleti'ne ısrar edilmeyeceğini belirtmiş ve buna karşılık Rusya, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz sahilindeki demiryolu inşası konusunda iki devlet arasında yapılan 1900 İtilafnamesi'ndeki şartlara bağlı kalınmasını istemiştir.²⁵⁷

1900 İtilafnamesi, Edward Mead Earle'nin *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı* ile Hikmet Uluğbay'ın *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik* adlı eserlerinde *Karadeniz Antlaşması*²⁵⁸ olarak adlandırılmıştır. Ancak Başkanlık Osmanlı Arşivleri'nde hiçbir belgede "Karadeniz Antlaşması" ifadesine rastlanmamıştır. Ayrıca, yine bazı araştırma eserlerde 1900 İtilafnamesi aslına aykırı olarak farklı adlandırmalarla ifade edilmiştir. Yusuf Hikmet Bayur'un *Türk İnkılabı Tarihi*'nde; *...1900 Osmanlı-Rus Anlaşması...*,²⁵⁹ Murat Özyüksel'in *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*'nda; *...demiryolu anlaşması...*,²⁶⁰ Bilmez Bülent Can'ın *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*'nde; *...1900 Türk-Rus anlaşması...*,²⁶¹ Rifat Uçarol'un *Siyasi Tarih*'inde; *...anlaşma...*,²⁶² ve son olarak Fahir Armaoğlu'nun *19. Yüzyıl Siyasi Tarih*'inde; *...1900 Antlaşması...*²⁶³ olarak verilmiştir. Öncelikli olarak 1900 İtilafnamesi bir muahedename değildir. Çünkü ortada bir anlaşma metni olmadığı gibi Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesi *Takvim-i Vakâyi*'de ve Osmanlı Devleti'nin kanunlarının yayınlandığı hem *Düstur*'da hem de *Kavanin Mecmuası*'nda 1900 İtilafnamesi Osmanlı Devleti'nin imzaladığı muahedemeler arasında yoktur. Muahedemelerde iki tarafın ortak hareket edeceğini beyan ettiği ortak bir antlaşma metni mevcuttur. 1900 İtilafnamesi'nde ise, iki tarafın birbirinden bağımsız olarak verdikleri imzalı notalarla uzlaşmaya varmaları söz konusudur. Yukarıda alıntı yapılan eserlerin hiçbirinde Osmanlı belgelerindeki tam adı olan 1900 İtilafnamesi ifadesi

²⁵⁷ BOA, Y.A.HUS, nr: 405-38, ek 3.: 14 Nisan 1900; BOA, HR.SYS, nr: 2840-35, ek 1: 14 Nisan 1900.

²⁵⁸ Earle, *a.g.e.*, s. 136; Uluğbay, *a.g.e.*, s. 57.

²⁵⁹ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C II Kısım I, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 494.

²⁶⁰ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 150.

²⁶¹ Can, *a.g.e.*, s. 148.

²⁶² Uçarol, *a.g.e.*, s. 442.

²⁶³ Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 626.

bulunmamakla birlikte kullandıkları ifadelerin tamamından bir muahedename anlamı çıkmaktadır. Diğer taraftan Nihat Erim'in *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*²⁶⁴ ile Reşat Ekrem Koçu'nun *Osmanlı Muahedeleri Kapitülâsyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz, 1923*²⁶⁵ adlı eserlerinde 1900 İtilafnamesi'nden bahsedilmemektedir. Bu iki eserde 1900 İtilafnamesi'nden bahsedilmemesinin sebebi Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesinde ve yürürlüğe giren antlaşma ve kanunlarını yayınlayan organlarda böyle bir muahedenamenin bulunmamasıdır. Bu itilafname Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgeler ile II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı basınında *Osmanlı–Rus Mukavelenamesi*, *Osmanlı–Rus İtilafnamesi*²⁶⁶ ve *1900 İtilafnamesi*²⁶⁷ olarak geçmekle beraber konu ile ilgili birçok belgede de *İtilaf* olarak ifade edilmektedir. Buradaki en büyük eksiklik, 1900 İtilafnamesi'nin resmi olarak yürürlüğe girdiğine dair hiçbir resmi belgenin bulunmamasıdır.

3.1900 İtilafnamesi'nin Anadolu – Bağdat Demiryolları Güzergahına Etkisi

Rusya, kendi nüfuz alanını tehdit eden Anadolu'da inşa edilecek tüm demiryolu projelerini engellemek için her yola başvurmuştur. 1893 yılında Osmanlı Devleti Ankara–Kayseri demiryolu hattı imtiyazını Almanlara verdiği zaman Anadolu–Bağdat Demiryolu'na en uygun güzergah Sivas, Harput, Musul ve oradan Bağdat olarak kararlaştırılmış ancak bu güzergahın Osmanlı–Rus sınırına çok yakın olduğu gerekçesiyle, Rus diplomasisi müdahale etmiş ve dönemin nazırı da Rusya sınırında Ermenilerin çoğunlukta olması sebebiyle Sultan II. Abdülhamid'i uyarmıştır. Bu olay üzerine güzergah Konya hattına kaydırılmıştır.²⁶⁸

1896–1899 arasında Anadolu–Bağdat Demiryolu Ankara'dan daha ileriye yani doğuya doğru devam etmesi için ciddi bir adım atılamamıştır. Zira güzergahın Anadolu'nun

²⁶⁴ Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1953.

²⁶⁵ Reşat Ekrem Koçu, *Osmanlı Muahedeleri Kapitülâsyonlar 1300 – 1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, İstanbul, Türkiye Matbaası, 1934.

²⁶⁶ BOA, ŞD, nr:1230-33, ek 32: 24 Mart 1910; “Osmanlı – Rus İtilafı”, *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

²⁶⁷ BOA, İ.DUİT, nr:33-25, ek 17: 26 Haziran 1912; “Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

²⁶⁸ Karakin Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, Araks Matbuası, 1328, s. 78-79.

kuzeyinden geçmesi Rusya'nın siyasi, askeri ve ekonomik çıkarları ile çelişmekteydi. Bundan dolayı Rusya bu güzergaha muhalefet etmiştir.²⁶⁹ Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya 1900 yılında Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını vermesiyle Anadolu–Bağdat Demiryollarının güzergâhı da değişmiştir. Anadolu–Bağdat Demiryolu hattının Ankara'dan başlayarak Konya istikametinden Anadolu'nun güneydoğusuna geçirilmesine ve Sivas üzerinden Anadolu'nun kuzeyine doğru yönelecek kol olan Karadeniz Demiryolları'nın yapılmasından vazgeçilmiştir.²⁷⁰ Kuzey yoluna böylece set çekildiği için Anadolu'nun merkezinden geçiş uygulanamaz gibi görüldüğünden Alman mühendisler güney hattını benimsemek zorunda kalmışlardır.²⁷¹ Bu suretle Rusya Anadolu'nun kuzeydeki vilayetlerde iktisadi kontrolü de elde etmeyi başarmıştır. Rusya bu amacına ulaşırken aynı zamanda Almanya'dan da yardım görmüştür.

1900 İtilafnamesi, Osmanlı Devleti'ne siyasi, askeri ve ekonomik olarak çok pahalıya mal olmuştur.²⁷² Çünkü siyasi olarak Anadolu'nun neredeyse yarısı Rusya'nın nüfuz alanı haline gelmiş ve onun çıkarlarına uygun bir şekilde Karadeniz Demiryolları etkisizleştirilmişti. Siyasi olarak etkisizleştirilen bu bölgeye askeri ve ekonomik olarak da nüfuz etmek zorlaşmıştır. Zaten Osmanlı Devleti'nin önemli bir sorunu da yapılacak demiryollarının güzergâhlarının emperyalist devletlerin çıkarlarına dokunmamasıdır. Yapılacak demiryollarının güzergahları Rus sınırına yakın olmamalı, İngiliz çıkarlarına dokunmamalıdır.²⁷³ Ayrıca Fransızların Rus ortakları ile çıkar çatışması yaşamamaları için Rus sınırından uzak durulacaktı.²⁷⁴

4.1900 İtilafnamesi'ne Tepkiler

Rus baskılarına boyun eğiş anlamına gelen 1900 İtilafnamesi Osmanlı çevrelerinde memnuniyet yaratmamıştır. Ülke içindeki yapı politik bir eleştiriye elverişli değildir,

²⁶⁹ Uluğbay, *a.g.e.*, s. 55.

²⁷⁰ Beydilli, *a.g.m.*, s. 443.

²⁷¹ İmbert, *a.g.e.*, s. 23.

²⁷² İrtem, *a.g.e.*, s. 85.

²⁷³ İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikası ve Sonuçları", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 118 (1999), s. 51.

²⁷⁴ Baydur, *a.g.m.*, s. 355.

ancak yurt dışındaki muhalif çevreler seslerini bir kez daha yükseltmişlerdir. Londra’da yayınlanan Jön Türk gazetesi *Osmanlı*’nın 57. sayısında ironik bir dille, Padişah’a Bağdat güzergâhını Almanlara, Erzurum–Trabzon–Sinop bölgelerini Ruslara, Suriye’yi Fransızlara, Trablusşam’ı İtalyanlara sunmaktan ötürü gösterdiği “başarı” nedeniyle teşekkür edilmiştir. 58. sayıda ise, Mahmut Paşa, Kuzey Anadolu’da Rusya’ya tanınan hakları, Rus istilasının başlangıcı olarak nitelendirmiştir. Almanya’nın İstanbul büyükelçisi Marshall von Bieberstein ise Dışişleri Bakanlığı’na yazdığı raporda, Rusya ile yapılan itilafnamenin İmparatorluğun her kesiminde yarattığı hoşnutsuzluğu haber vermiştir.²⁷⁵

Yine Avrupa’da çıkan *Pester Lloyd* gazetesine Osmanlı devlet adamlarından biri verdiği beyanatta, Rusya’nın talebinin Osmanlı Devleti’ne şiddetli bir hakaret olduğunu belirterek devamla, yabancı ve hatta düşman bir devlet olan Rusya’nın çıkarlarına hizmet eden bu ayrıcalığın verilmesinden dolayı Sultan II. Abdülhamid’i hedef alıyordu. Bu ayrıcalığın verilmesini Sultan’ın yirmi yıldır takip ettiği kötü politikanın yeni bir eseridir diye de ekliyordu.²⁷⁶

1900 İtilafnamesi ile Rusya’ya verilen demiryolu ayrıcalığına birçok cenahtan menfi yorumlar yapılırken, Sultan II. Abdülhamid’in yorumu da verilmelidir. Sultan II. Abdülhamid 1900 İtilafnamesi’ni şöyle değerlendirmektedir:

“Erzurum’da ve Karadeniz kıyılarında yapılacak demiryollarının imtiyazını Rus kapitalistlerinden başkasına vermemeyi taahhüt etmeye mecbur olmakla tehlikeli bir vaziyete düşmüş bulunuyoruz. Fakat bu inşaatın başlaması pek yakında olmayacaktır. Çünkü Ruslar tarafından yapılmasına hiçbir zaman müsaade etmek niyetinde değilim; zira bu şekilde başlayarak evvela şimali-şarkiyi daha sonra da bütün memleketi rahat ellerine geçirebilirler. Ruslara böyle bir vaatte bulunmak çok aleyhimize olmuştur. Çünkü Erzurum’u bağlayacak stratejik bir yola ihtiyacımız vardır bunu kendi başımıza yapmamız da maalesef çok zordur. Bir karara varmadan evvel diğer büyük devletlerin

²⁷⁵ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 151-152.

²⁷⁶ BOA, HR.SYS, nr: 195-33, ek 4. 1: 28 Nisan 1900.

*demiryolu politikalarını tetkik etmekte fayda vardır. Yanlış bir imtiyaz vermekle kabili mümkün olmayan bir zarara girmek mümkündür.*²⁷⁷

Sultan II. Abdülhamid, 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının Rusya'ya verilmesinden dolayı zor bir sürece girildiğinin farkındadır. Hatta Erzurum'un çok kritik bir noktada olması sebebiyle asker sevkiyatı açısından bir savaş durumunda birçok zorluklarla karşılaşılacaktır. Ancak burada dikkat edilmesi gereken verilen bu ayrıcalığı bir tek sebebe bağlamak gibi bir hataya düşülmemelidir. Günün konjonktürü, diğer devletler ile mevcut ilişkiler, dahili siyaset (Doğu Anadolu'daki Ermeniler) vb. bir kararın alınmasında etkili olmuştur. Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının verilmesinde Kafkasya'ya kaçmış isyancı Ermenilerin payı büyüktür. Bu isyancı Ermeniler tekrar Anadolu'ya geri dönmek istiyorlardı ki, eğer o dönemde dönseydiler Anadolu toprakları birçok olaya gebedi. II. Meşrutiyet'ten sonra isyancı Ermeniler Osmanlı topraklarına dönmüşler ve I. Dünya Savaşı'nda Anadolu'da Rus himayesinde birçok olay yaşanmıştır.

5.Rus Tarafının 1900 İtilafnamesi ile İlgili Değerlendirmeleri

1900 İtilafnamesi ile Anadolu'nun kuzeyindeki demiryolu hattı ayrıcalığının Ruslara verilmesi Rusya'nın bir süre için susmasına neden olmuştur. 1901 Aralık ayında Rusya Maliye Nazırı Witte, Petersburg'da Bağdat Demiryolu hattı imtiyazının Ruslardan başkasına verilmesinin Çarın emperyalist çıkarları için bir tehlike doğuracağını kesin bir dille belirtmiştir. 1902 ve 1903 yıllarında da aynı yönde açıklamalara devam eden Witte, bu siyasetin değişmesi için bir neden görmediğini açıklamıştır. Witte Rusya'da demiryollarının ilk kurucularından olduğundan sözlerinin etkisi büyüktü. 1893–1903 yılları aralığında Maliye Bakanlığı da yapan Witte belirtildiği gibi ülke sınırları içinde 2000 km demiryolunun yapılmasına öncülük etmiş, onun sayesinde Kafkasya demiryolu

²⁷⁷ Sultan Abdülhamid, *a.g.e.*, s. 139-140. Ali Vehbi Bey'in Fransızcadan Türkçeye H. Salih Can tarafından tercüme edilen *Siyasi Hatıratım* kitabı gerek müdafaası gerekse üslup ve düşünce tarzı olarak Sultan II. Abdülhamid tarafından kaleme alındığı veya yazdırıldığı kanaatini ortaya çıkarmıştır. (Ali Birinci, "Sultan Abdülhamid'in Hâtra Defteri Meselesi", *Divân İlmi Araştırmaları*, Sayı: 19 (2005/2), s. 187-193).

ve Sibirya'yı boydan boya geçen demiryolu inşaatının sonuna gelinmişti. Bu demiryollarının, Rusya'nın sanayileşmesiyle birlikte ticari ve siyasi yayılmasında bir gün güçlü silahlar olacağına inanmaktadır.

Stratejik açıdan, Anadolu–Bağdat Demiryolu Rusların Yakınoğu'daki siyasi emelleri için gerçek bir tehlikeydi. Eğer bu hat yapılırsa Doğu Anadolu vilayetlerindeki Ermenilerin bulunduğu bölgeler Osmanlı Devleti'nin gerçekten kontrolüne girebilirdi. Öte yandan Deli Petro zamanından beri Rus Çarları ısrarla ve yorulmak bilmeden Akdeniz'e açılan bir kapının peşinde koşmuşlardı. Öyle ya da böyle İstanbul'u Türklerden almak, Rusya'nın bu emperyalist isteğini ticari çıkarları da kamçulamıştır. Güney Rusya'nın ticaret yolları Boğazlardan geçiyordu. Tarım, hayvan ürünleri, kömür ve petrol Avrupa pazarlarına başka bir yoldan ulaşamazdı.²⁷⁸

Rusya, İran ve Basra Körfezi'nde İngiltere'den sonra diğer güçlü bir devlet olan Almanya ile de mücadele etmek durumunda kalacaktı.²⁷⁹ Anadolu–Bağdat Demiryolu Rus ürünlerinin pazarı olan İran'ın kuzeyine, Kafkasya demiryolu üzerinden Hazar Denizi yoluyla gönderilmesine sekte vuracaktı. Kafkasya petrol yataklarının zararına Mezopotamya petrollerinin işletilmesini sağlayacak ve Türkistan demiryoluyla, yapımı bin bir güçlkle devam eden Hindistan hattıyla da rekabete girişecekti. Yani neresinden bakılırsa bakılsın Anadolu–Bağdat Demiryolu Rusya'nın politik amaçlarıyla çelişiyor ve Anadolu'daki askeri üstünlüğünü de tehlikeye sokuyordu.²⁸⁰ Bundan dolayı da Rusya, en azından Anadolu–Bağdat Demiryolunun yapımına engel olamıyorsa, sınırım boyunca uzanacak olan Karadeniz Demiryollarının yapımını tekelim altına alarak Osmanlı Devleti'nden hem askeri hem de ekonomik olarak emin olurum siyaseti izlemiştir. Sonunda Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını alarak bu siyasetinde başarılı olmuştur.²⁸¹

²⁷⁸ Earle, *a.g.e.*, s. 137-139.

²⁷⁹ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1994, s. 27.

²⁸⁰ İmbert, *a.g.e.*, s. 43.

²⁸¹ Murat Küçükuğurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon – Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 32 (2008), s. 291.

6.1900 İtilafnamesi'nden II. Meşrutiyete Kadar Kafkasya'ya Kaçan Ermenilerin Durumu ve Rusya ile İlişkiler

Osmanlı Devleti ile Rusya'nın 1900 İtilafnamesi'nde vardıkları uzlaşmaya göre Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne dönüşleri konusunda ısrar edilmeyeceğini Rusya taahhüt etmiştir. 1900 İtilafnamesi'nden sonraki süreçte Osmanlı Devleti bir irade ile kendi tebaasından olanların isimlerini Petersburg Sefareti'nden istemiş ve Petersburg Sefareti'ne bağlı Başşehbenderlikler buldukları mahallerdeki ikamet etmekte olanların isimlerini bir liste ile göndermişlerdir.²⁸² Örneğin Petersburg Sefareti Hariciye Nezareti'ne 21 Temmuz tarihinde Gözeloh şehbenderliğinden gelen Osmanlı tebaasının isimlerini gösterir bir defteri gönderdiğini ifade etmektedir.²⁸³ Kars şehbenderliği de Osmanlı tebaasına ait defterlere Ermeni muhacirlerin dahil edilip edilmeyeceğini sormaktadır.²⁸⁴ Kars şehbenderliği muhtemelen 1900 İtilafnamesi'nden dolayı bir tereddüt yaşamaktadır; ancak Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefareti tüm şehbenderliklere Ermeni muhacirlerin isimlerinin yazılmamasını tavsiye ettiğini Hariciye Nezareti'ne bildirmektedir.²⁸⁵ Çünkü Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi'nden sonra Rusya'ya firar ederek oraya sığınan Ermenilerin Rusya tabiiyetine girdiklerini düşünmektedir.²⁸⁶

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında bu dönemde gündemde olan iki büyük sorundan biri Ermeni muhacirler konusuydu, diğeri de savaş tazminatının düzenli olarak ödenmesiydi. Rusya ve Osmanlı Devleti arasında ihtilafa neden olan bu iki konu gündemdeki yerlerini hep korudular. Bu ihtilafli konulardan birincisinde, Rusya Ermeni muhacirlerinin Osmanlı Devleti tarafından verilmiş bir pasaporta sahip olmaksızın geldiklerini ve Rusya'da üç sene ikamet ettikleri için Rusya vatandaşı olduklarını ileri sürmekteydi. Osmanlı Devleti ile Rusya Hükümeti arasında sürüncemede kalan diğeri bir önemli mesele de harp tazminatı konusudur ki, Osmanlı Devleti'ni zor durumu düşürmüştü. Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı bu harp tazminatından dolayı gayet nazik bir mevkide bulunduğu gözden uzak tutulmamalıdır. Yalnız Avrupa'da ortaya

²⁸² BOA, HR.İD, nr: 2106-55, ek 1: 4 Temmuz 1900.

²⁸³ BOA, HR.İD, nr: 2106-64, ek 1: 21 Temmuz 1900.

²⁸⁴ BOA, HR.İD, nr: 2106-72, ek 1: 25 Ağustos 1900.

²⁸⁵ BOA, HR.İD, nr: 2106-80, ek 1: 19 Aralık 1900.

²⁸⁶ BOA, Y.A.HUS, nr: 418-31, ek 2: 17 Haziran 1901.

çıkacak büyük bir savaş durumunda genel bir mali ve ticari buhrana müteakip Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya ödediği harp tazminatının senelik taksitlerini ödeyememesi durumu meydana çıkabilir. Bundan dolayı Rusya Hükümeti'nin muahedename gereğince kendisine ödenmesi gereken meblağın tamamını eksiksiz olarak almayı garanti altına almak bahanesiyle harp tazminatı gelirlerini ortadan kaldırmaya sebep olacak Anadolu'daki vilayetlerden bir veya ikisini geçici olarak işgal etmek arzusunda bulunması yeterli olacaktı. Bundan başka Rusya'nın adı geçen harp tazminatını gerekçe göstererek Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu imtiyazını herhangi bir kumpanyaya vermesine muhalefet edeceğinden şüphe yoktu. Bu etkenler göz önünde tutulduğunda Osmanlı Devleti'nin taahhütlerinden kurtulmak ve Rusya'ya karşı tam olarak bağımsız kalabilmek adına istikraz yapıp savaş tazminatını ödemekten başka çaresi kalmamıştı.²⁸⁷

Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi ile büyük tehlike olarak gördüğü Ermenilerin dönüşlerine engel olmak ile bu sorunu geçici de olsa ötelemişti. Osmanlı Devleti, Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını Rusya'ya vererek bu bölgedeki demiryolu yapımını sadece yabancı bir kumpanyaya vermemek noktasında kendisini sınırlandırmıştır. Zaten problem de buradadır. Eğer Osmanlı Devleti bu demiryollarını kendisi inşa etmeye mali açıdan muktedir olabilseydi, sorun ortadan kalkacaktı. Fakat I. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkıp Kafkas cephesinin açılmasından sonra Sarıkamış'taki verilen zayıyla birlikte buradaki hata anlaşılmıştır. O günün koşullarında dönemin hükümetleri bütün ilgilerini Bağdat Demiryolu'nu inşa etmeye yöneltmişlerdi. Aynı zamanda Rusya'nın da hem Bağdat Demiryolu'na muhalefet edeceğini hem de harp tazminatını bahane ederek birkaç vilayeti işgal edebileceğini düşünmekten de geri durmamışlardı.

Bu kuşkuların üzerinden çok geçmeden Bağdat Demiryolu imtiyazının esas anlaşması Almanya ile imzalanmadan bir hafta önce 15 Ocak 1902 tarihinde Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof bir kez daha sahneye çıkmıştır. Maksimof Hariciye Nezareti'ne gelerek Meclis-i Vükela'nın bir günde Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'ya verme kararını ve Sultan II. Abdülhamid'in de bu konuda iradesinin olduğuna dair söylentilerin dolaştığını söyleme cesaretinde bulunmuştur. Ayrıca Maksimof, böyle

²⁸⁷ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ), nr: 41-91, ek 1: 19 Nisan 1901.

beklenmedik bir aceleciliğe anlam verebileceğini ve fakat uluslararası olan bu demiryolunun inşasına da asla bir müdahale amacının olmadığını, Osmanlı Devleti'nin müstakil bir devlet olup iç işlerine müdahale edemeyeceğini Rusya sefiri adına beyan etmiştir. Hariciye Nezareti yetkililerinin Maksimof'a verdikleri cevapta; Bağdat Demiryolu meselesinin bir günlük konu olmadığı, şartname ve mukavelenamelerin inceleme aşamasında olup Almanya'ya Bağdat Demiryolu imtiyazının verildiği söylentilerinin asılsız olduğu söylenmiştir. Bunun üzerine Maksimof ise, Rusya Sefiri'nin Osmanlı Devleti'ne karşı dostluğundan dolayı bu konunun gizlenmemesi ve böyle faydalı bir meselenin dost bir devlet tarafından destekleneceğini söylemesi üzerine görüşme sona ermiştir.²⁸⁸ Bu görüşmede Rusya, Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'ya verip vermediğini öğrenmek istemiştir. Rusya, 1900 İtilafnamesi'nin yapılmasıyla Osmanlı Devleti ile mutabakat sağlamasına rağmen hala şüphelidir. Rusya nüfuz bölgesinde ve sınırlarında kendinden habersiz bir demiryolu yapılmasına karşı her an müdahale ve muhalefet etmek için hazır beklemektedir.

Maksimof'un bu girişimlerinden şüphelenen II. Abdülhamid, Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'nın Rusya'nın İstanbul Sefiri ile görüşmesini istemiştir. Sultan'ın bu isteği üzerine harekete geçen Tevfik Paşa 18 Ocak'ta Rusya Sefiri ile görüşmüştür. Tevfik Paşa, Rus Sefirine Almanya ile yapılan Bağdat Demiryolu mukavelenamesiyle ilgili maddelerin kendisine bildirileceğini söylemiş ve Osmanlı Devleti'nin bayındırlık bakımından kalkınmasını Rusya'nın da arzu edeceğini ifade etmiştir. Rusya Sefiri cevaben, Osmanlı Devleti'nin imarını arzu ettiklerini ancak Bağdat Demiryolu için verilecek teminat akçesinin devletin maliyesini sıkıntıya sokmasını memnuniyetle karşılayamayacaklarını bundan dolayı da bahis konusu imtiyaza dair teminata ilişkin maddelerini öğrenmek istediğini söylemiştir. Bunun üzerine Tevfik Paşa Sadrazam ile görüşüp bahse konu maddelerin tebliğ edilmesinin faydalı olacağı kanaatinde olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Zihni Paşa ile de görüşülerek Bağdat Demiryolu mukavelenamesinin maddelerini Rusya Sefirine verilmesinin uygun olduğunu belirtmiştir.²⁸⁹

²⁸⁸ BOA, Y.PRK.HR, nr: 31-80, ek 2: 15 Ocak 1902.

²⁸⁹ BOA, Y.PRK.HR, nr: 31-80, ek 1: 18 Ocak 1902.

Rusya ile bu görüşmeler olduğu sırada Kafkasya'ya giden Ermenilerin bir kısmı Erzurum, Van ve Bitlis'e gizlice gelmişlerdir. Bu firarilerin sayıları da gün geçtikçe artmaktadır. Bu durumdan rahatsız olan Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi ile Rusya tarafından gönderilmemelerine dair kesin bir karar olmasından dolayı bu Ermenileri sınır dışı etmiştir.²⁹⁰ Osmanlı Devleti Petersburg Sefareti aracılığıyla da firari Ermenilerin geri dönme çabaları üzerine Rusya Hariciye Nezareti'ne girişimlerde bulunmuştur. Rusya Hariciye Nazırı, firari Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne girişlerini engellemek amacıyla taşradaki mahalli memurların tedbir aldığına dair Kafkasya Valisi Galitzin'den bir telgraf aldığı söylemiştir.²⁹¹ Bu telgrafta Kafkasya Valisi Galitzin:

“Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan itilaf gereğince Osmanlı Devleti'nden gelen bütün Ermeni milliyetçilerine Rusya tabiiyetine geçmeleri emri verilmiştir. Bu emre uymak istemeyen Ermenilerin Rusya'ya terk etmeleri bildirilmiştir. Firari Ermenilerden iki bin kadarı Osmanlı Devleti'ne geri dönmek amacıyla Kağızman ve Kars taraflarına geçmişlerse de Rusya'nın mahalli memurları durumdan haberdar olur olmaz, bunlara Osmanlı Devleti sınırlarına tecavüz etmelerine izin verilmeyeceği söylenmiştir. Bundan dolayı da Rusya tabiiyetine geçmekten imtina ettikleri takdirde Rusya'ya terk etmek için Osmanlı tabiiyetini tercih etmeleri gerektiği bu Ermenilere bildirilmiştir.”²⁹²

Tam da bu sırada Ermeni Meselesi tekrar gündemdeyken Osmanlı Devleti'nin bir yetkilisiyle Rusya Sefiri Zinovief görüşmüştür. Görüşme sırasında Sefir Zinovief Rusya'da bulunan Ermeni tüccarlarından konuyu açmıştır. Bunların pasaportlarının Osmanlı Devleti şebhenderlikleri tarafından vize edilmediğini söyledikten sonra Rusya İmparatoru'nun kırk bini aşan Ermeni muhacirlerinin Rusya'da kalmalarını kabul ettiğini ve bunun ise Çar'ın Osmanlı Padişahına karşı iyi niyetinden kaynaklandığının açık olduğunu belirtmiştir. Ancak bin kişiyi geçmeyen ve Osmanlı Devleti'nin müsaadesiyle giden ticaretle uğraşan Ermenilerin geri dönmeleri için henüz izin verilmemesinin kendisini zor duruma soktuğundan bahsederek böyle meselelerden dolayı Sultan Abdülhamid'i tedirgin etmek istemediğini ifade etmiştir. Osmanlı

²⁹⁰ BOA, İ.HUS, nr: 99-100, ek 1: 13 Eylül 1902.

²⁹¹ BOA, HR.SYS, nr: 2840-46, ek 1: 26 Eylül 1902.

²⁹² BOA, HR.SYS, nr: 2840-46, ek 2: 26 Eylül 1902.

Devleti'nin yetkilisi ise, Petersburg Sefareti'ne bu konuda talimat verileceğini ve en kısa zamanda mağduriyetin çözüme kavuşturulacağını belirtmiştir.²⁹³

Rus–Osmanlı ilişkilerini sürekli meşgul eden Ermeniler Osmanlı Devleti'ne dönmek için her yolu deniyorlardı. Kafkasya'dan kayıklara binerek Karadeniz limanlarına geliyor hatta yöre ahalisi gibi görünmek için köylü kıyafetleri giyiyorlardı. Terme, Ünye ve Çarşamba kazalarında 53 firari Ermeni bu şekilde yakalanmıştı. Ayrıca İran tarafından da kaçak olarak Osmanlı topraklarına sızanlar da vardı.²⁹⁴ Tutuklanan firari Ermeniler ifadelerinde, Rusya Hükümeti'nin kendilerini Rusya tabiiyetine geçmeye ve askerlik yapmaya zorlandıklarını ancak kendilerinin Osmanlı Devleti'nde doğup büyüdüklerinden ve çocukları ile ailelerinin de Osmanlı Devleti'nde bulunduğundan artık Rusya'da kalmak istemediklerini ifade etmişlerdi.²⁹⁵ Dahiliye Nezareti, Rusya'dan firar ederek gelen Ermeniler hakkında kesin bir karar olduğundan bir kişinin dahi kabul edilmemesini Trabzon vilayetine bildirmiştir.²⁹⁶ Diğer taraftan bu sırada Rusya memurları iade edilmek istenilen Ermenileri kabul etmemeye başlamışlardır.²⁹⁷ Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Ermeni bozguncularının tecavüzlerinin devamı halinde tedbir almayı düşünmüştür.²⁹⁸

Belirtildiği gibi Kafkasya'dan firar eden Ermenilerin, Osmanlı topraklarına gelen Müslümanların arasına karışıyorlardı. Osmanlı Devleti, bunun önüne geçmek için şehbenderliklere talimat göndererek muhacirlerin hüviyetleri, miktarları ve nereden geldiklerini Babıali'ye bildirilmesini istedi.²⁹⁹ Osmanlı Devleti, Rusya'dan gelecek Müslümanların kabulleri ile Ermenilerin ülkeye girmelerine kesinlikle izin verilmemesini irade etmiştir.³⁰⁰ Çünkü firari Ermenilerin bozgunculuk yapmak amacıyla Osmanlı Devleti'ne gelmek istedikleri biliniyordu.³⁰¹ Bu nedenle asayişin sağlanmak

²⁹³ BOA, Y.PRK.HR, nr: 33-34, ek 2: 29 Mart 1903.

²⁹⁴ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 4: 27 Haziran 1903.

²⁹⁵ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 7: 8 Temmuz 1903.

²⁹⁶ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 8: 16 Temmuz 1903.

²⁹⁷ BOA, İ.HUS, nr: 114-74, ek 1: 15 Mart 1904.

²⁹⁸ BOA, İ.HUS, nr: 119-8, ek 1: 16 Temmuz 1904.

²⁹⁹ BOA, İ.HUS, nr: 114-62, ek 1: 3 Mart 1904.

³⁰⁰ BOA, İ.HUS, nr: 132-66, ek 1: 23 Ağustos 1905; BOA, İ.HUS, nr: 137-4, ek 1.1: 30 Aralık 1905.

³⁰¹ BOA, İ.HUS, nr: 151-15, ek 1: 14 Şubat 1907.

adına isyancı Ermenilerin ülkeye girişlerinin engellenmesi için gerekli tedbirlerin alınması ilgili vilayetlere bildirilmiştir.³⁰² II. Meşrutiyete kadar Osmanlı Devleti, Rusya'ya kaçan isyancı Ermenilerin geri dönmelerine olabildiğince engel olmuşsa da, II. Meşrutiyet'in getirdiği özgürlük ortamında durum tam tersi yöne kaymıştır.

³⁰² BOA, İ.HUS, nr: 163-51, ek 1: 22 Şubat 1908.

3. BÖLÜM: II. MEŞRUTİYET'TEN SONRA 1900 İTİLAFNAMESİ KONUSUNDA RUSYA İLE YAPILAN MÜZAKERELER

1. İttihat Terakki Cemiyeti ve Ermeniler

İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Ermeniler arasındaki ilişkiler 1890'lı yılların başlarına kadar uzanmaktadır. İlk temaslar Paris'te Ahmet Rıza ile Hınçak Komitesi arasında gerçekleşmiş ancak yapılan bu görüşmelerde iki tarafın da ülkenin geleceğine dair görüşlerinin taban tabana zıt olduğu anlaşılmıştır. Buna rağmen İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Ermeni komiteleri arasında toplantılar yapılmaya devam etmiştir. 1896 yılında Jön Türklerin önde gelenlerinden Mizancı Murat Londra'da Hınçak Komitesi'nin liderleri ile görüşmüş ancak görüşmelerden bir sonuç alınamamıştır. Jön Türk idarecilerinden Tunalı Hilmi, Ermenilerin diğer komitesi olan Taşnaksutyun ile Cenevre'de bir araya gelmiştir. Bu görüşmelerde, Sultan II. Abdülhamid'e karşı kuvvetlerini birleştirmeleri gerektiğini söyleyerek işbirliği önermiştir. Tunalı Hilmi'den bir süre sonra Ahmet Rıza tekrar sahneye çıkarak Cenevre'deki Taşnak Komitesi'nin gazetesini ziyaret etmiş ve işbirliği önermiştir.³⁰³

Bu sırada Ermeni komiteleri İstanbul'da beyannameler dağıtarak Müslümanları ittifaka çağırılmışlar ve bu çağrı Avrupa'da bulunan Jön Türklerin hemen dikkatini çekmiştir.³⁰⁴ 1894-96 Ermeni isyanları ile 1897 yılında Jön Türklerin İstanbul'daki merkezinin dağıtılması, Jön Türkler ile Ermeni komitelerinin II. Abdülhamid'in hal edilmesi konusunda birbirlerine karşı tutumlarına etki etmiştir. Tam da bu olayların üzerine Taşnaksutyun, *Troşak* gazetesinde bir makale yayınlatarak, Sultan II. Abdülhamid'e karşı tüm muhaliflerin birleşmesi gerektiğini yazmıştır. Taşnaksutyun komitesinin bu çağrısına karşı Jön Türklerin *Osmanlı* gazetesi ile Ahmet Rıza'nın çıkardığı *Meşveret* gazetesi gecikmeden cevap vermişler;³⁰⁵ ancak bu çabalardan da bir sonuç çıkmayınca 1900 yılının sonlarına doğru Damat Mahmut Paşa tüm muhalifler adına bir protesto

³⁰³ Arsen Avagyan, Gaidz F. Minassian, *Ermeniler ve İttihat ve Terakki İşbirliğinden Çatışmaya*, Çev. Ludmilla Denisenko, Mutlucan Şahan, İstanbul, Aras Yayıncılık, 2005, s. 15-16.

³⁰⁴ Şükrü Hanioğlu, *Bir Siyasal Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük (1889-1902)*, C I, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, s. 217.

³⁰⁵ Avagyan, Minassian, *a.g.e.*, s. 17.

kaleme almıştır. Mahmut Paşa, Jön Türkler ile Ermeniler arasında bir ittifak oluşturabilmek amacıyla Ermeni komitelerine çağrı yapmıştır.³⁰⁶

Jön Türkler, Paris'te 4 Şubat 1902 tarihinde bir kongre toplamışlardır. Kongreye Osmanlı Devleti'nde yaşayan tüm unsurlar katılmıştır. Bu unsurların arasında Ermeniler de vardır. Ancak kongrenin sonunda biri İsmail Kemal Bey'den biri de Ermenilerden olmak üzere iki görüş ortaya çıkmış; fakat Prens Sabahattin Bey araya girerek orta yolu bulmuştur.³⁰⁷

Jön Türkler, Ermeni komitecilerin hedefleri ile kendi hedefleri arasındaki farklılığın ve Ermeni komitecilerin hedeflerinin bağımsız bir Ermenistan kurmak olduğunun farkındaydılar. Fakat Sultan II. Abdülhamid'e karşı olan muhalefet tüm bu görüş ayrılıklarına rağmen birlikte çalışmalarına yol açmıştı. Ermeniler Sultan II. Abdülhamid'e 21 Temmuz 1905 tarihinde suikast düzenlemişler ancak bir sonuç elde edememişlerdi. İşte bundan sonra Ermeni komiteciler Jön Türkler ile işbirliği yapmaya karar vermişlerdi. Ermeni komitecilerin çağrıları üzerine İkinci Jön Türk Kongresi toplanmıştır. Kongre sonunda Sultan Abdülhamid muhalifleri birleşmiş ve ortak hedef etrafında toplanmışlardır. Ancak çok geçmeden Rumeli'de askeri isyan çıkmış ve bunun sonucunda 24 Temmuz 1908'de Meşrutiyet ilan edilmiştir.³⁰⁸

Ermeni komitelerinin bu sırada Çarlık Rusyası ile araları bozuk olduğundan Osmanlı Devleti'nde ilan edilen Meşrutiyet rejiminden kendi hesaplarına fayda sağlamayı düşünüyorlardı.³⁰⁹ Bu amaçla Ermeni komitelerinden Taşnaksutyun ve Ermeni Patrikhanesi mebusan seçimlerinde İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni destekleme kararı aldılar. Hınçak komitesi ise bu seçimlerde Hürriyet ve İtilaf Fırkası ile ittifak yaptı.³¹⁰

³⁰⁶ Hanioglu, *a.g.e.*, s. 357-358.

³⁰⁷ Sina Akşin, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1987, s. 43-44.

³⁰⁸ Ahmet Bedevi Kuran, *İnkılap Tarihimiz ve Jön Türkler*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2000, s. 208-297.

³⁰⁹ Muhittin Birgen, *İttihat ve Terakki'de On Sene*, Haz. Zeki Arıkan, C I, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2006, s. 107.

³¹⁰ Recep Karacakaya, "Meclis-i Mebusan Seçimleri ve Ermeniler (1908-1914)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Sayı: 3 (2003), s. 132-133.

1908 seçimleri sonrasında toplanan Meclis-i Mebusan'da 288 mebusun 14'ü Ermeni'ydi.³¹¹ Ermenilerin bu kadar düşük sayıda mebus çıkarmaları şaşırtıcı değildi; çünkü Osmanlı Devleti'nde Ermeniler dağınık bir biçimde yaşadıklarından hiçbir bölgede çoğunluk gösteremiyorlardı. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin amacı ise, Osmanlı Devleti'nde yaşayan tüm unsurları meclise taşıyarak bir Osmanlılık fikri ile devletin dağılmasını önlemektir. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra ülkede bir hürriyet havası esmiştir. Bu hava ile birlikte Osmanlı Devleti'ndeki tüm II. Abdülhamid muhalifleri ile birlikte teröre bulaşmış, Ermeniler de Osmanlı Devleti topraklarına dönme imkanı bulmuşlardı. Dönenlerin içinde 1896 Ayaklanması ile Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermeniler de vardı.

2.1900 İtilafnamesi'ni Geçersiz Kılan Ermeni Koşulu

24 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet ilan edilince İttihat ve Terakki'nin yukarıda bahsettiğimiz politikaları çerçevesinde Rusya'da firari durumda bulunan Ermenilere pasaport verilmesi emri çıkartılmıştır. Verilen bu emirden sonra Türkiye'ye büyük bir Ermeni göçü başlamıştır. Özellikle Kars Başşehbenderhanesi'nden her hafta 1500 pasaport verilerek, Erzurum yoluyla gelen Ermeniler memleketlerine ulaşmışlardır.³¹²

1896 ayaklanmasından sonra Rusya'ya kaçan Ermenilerin Kafkasya Valiliği'nin istatistiklerine göre sayısı 30 bin civarındadır. Rusya'nın İstanbul Sefiri Zinovief'in 23 Ağustos 1898 tarihinde Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya gönderdiği yazıda ifade ettiği 50 bin sayısı oldukça abartılıdır ve Osmanlı Devleti'ne baskı kurmak amacıyla verilmiş rakamlardır.³¹³

³¹¹ Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki 1908-1914*, Çev. Nuran Yavuz, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2016, s. 56.

³¹² Hasip Saygılı, *1905 Rus Devrimi ve Sultan Abdülhamid*, İstanbul, Ötügen Neşriyat, 2016, s. 213.

³¹³ Bayur, *a.g.e.*, C I Kısım II, s.149.

II. Meşrutiyetle birlikte yaklaşık 20 bin Ermeni memleketlerine geri dönmüştür. Hatta Kafkasya’da bulunan Ermenilere Prens Galitzin’in Kafkasya Valiliği zamanında bir kanunname düzenlenerek Rus vatandaşlığına geçmeleri teklif edilmişse de Ermeniler Osmanlı vatandaşlığını terk etmeye razı olmamışlardır.³¹⁴ Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyetle birlikte Ermenilerin geri dönmelerinden dolayı 1900 İtilafnamesi’ni oluşturan koşullardan Ermeni maddesinin ortadan kalktığını öne sürmüştü; ancak Rusya tam tersi istikamette, Osmanlı Devleti’nin girişimlerini çoğunlukla görmezden gelmeyi tercih etmiş, köşeye sıkıştığı zaman ise Osmanlı Devleti’ni oyalama yoluna gitmiştir.

3.1900 İtilafnamesi’nin Kaldırılmasına Yönelik İlk Teşebbüsler

Kafkasya’da bulunan Osmanlı Devleti vatandaşı firari Ermeniler II. Meşrutiyet’ten sonra peyderpey memleketlerine dönünce, 1900 İtilafnamesi’nin kaldırılmasına yönelik ilk girişim Petersburg Sefareti tarafından 29 Haziran 1908 tarihinde Rusya Hariciye Nezareti’ne yapılmıştır. İkinci olarak, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 19 Temmuz 1908 tarihinde Rusya Hariciye Nezareti’ne bir tezkere yazılmış, hatta bu tezkerede 1900 İtilafnamesi’nin yürürlükten kaldırılmasının Bulgaristan meselesinin bitimine kadar sonuçlanması istenmiştir.³¹⁵

Resmi bir belgede 1900 İtilafnamesi’nin ortadan kalkmasının sebepleri şöyle sıralanmıştır. İlk olarak, Meclis-i Mebusan’da Karadeniz Demiryolları konusu müzakere edilmiş ve bu toplantıların sonucunda ortaya çıkan görüşe göre, Karadeniz Demiryolları’nın bir an önce yapılmasının hem askerlik hem de bölgede yapılacak ticaret açısından gerekli olduğu ve buna binaen de devletin bölgenin imar edilmesi için hiçbir kısıtlamaya tabi olmamasının önemi vurgulanmıştır. İkinci olarak, II. Meşrutiyet’ten sonra Ermenilerin memleketlerine geri dönmeleri göz önünde bulundurularak 1900 İtilafnamesi’nin taahhüt edilen karşılığının ortadan kalktığı belirtilmiştir. Diğer bir hususun ise Rusya’da mevcut hükümetle Osmanlı Devleti’nin şu

³¹⁴ *Şura-yı Ümmet*, 1 Nisan 1909, s. 3.

³¹⁵ BOA, BEO, nr: 3473-260435, ek 1: 21 Temmuz 1908.

anda uzlaşmasının mümkün olmamasından dolayı bu demiryollarının yapılmasından Rusya Devleti'nin vazgeçirilmesinin sebeplerini tamamladığı belirtilmiştir.³¹⁶

Bu durum 21 Ekim 1908 tarihinde Rusya Hükümetine tebliğ edilmiştir. Konunun Rusya Hükümeti'ne açıklanmasının hemen ardından Rusya Sefiri Osmanlı Devleti'ni oyalamak amacıyla araya girmiş ve Petersburg kabinesine bu itilafnamenin neden ortadan kalktığını anlatılması hususunda mesai harcanacağını belirtmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, meselenin siyasi olarak ortaya çıkarılması ile karşılıklı anlaşmanın sağlanacağı düşüncesini benimsemiştir.³¹⁷

Yukarıdaki girişimden bir süre geçtikten sonra Osmanlı Devleti Petersburg Sefiri Turhan Paşa aracılığıyla 21 Kasım 1908 tarihinde Rusya Hükümeti'ne yeni bir girişimde bulunarak, II. Meşrutiyet'in ilanıyla Ermenilerin memleketlerine dönüşlerinde bir engel kalmaması sebebiyle 1900 İtilafnamesi'nin kendiliğinden hükümsüz kaldığı ve Meclis-i Mebusan'da bu uzlaşmayı müdafaa etmenin mümkün olmadığını bildirmiştir. Ancak Turhan Paşa İstanbul'dan aldığı talimat doğrultusunda yaptığı girişimden sonra Rusya'nın iç siyasetindeki bulunduğu durumdan dolayı konunun bir müddet ertelenmesinin gerektiğini Hariciye Nezareti'ne bildirmiştir.³¹⁸ Yusuf Hikmet Bayur'a göre ise, Turhan Paşa, Rusya'nın Bosna-Hersek konusunda görünüşte Osmanlı tarafına meyilli durumundan dolayı Karadeniz Demiryolları meselesinin ertelenmesini istemiştir.³¹⁹

Petersburg Sefareti'nin gönderdiği yazı dikkate alınarak Hariciye Nezareti tarafından 24 Aralık'ta Sadarete bir rapor sunulmuştur. Raporda Rusya'ya yapılacak girişimlerin kendi iç siyasetindeki durumdan dolayı uygun olmadığı belirtilmiştir. 1909'un başında Sadrazam Kamil Paşa devreye girerek Bulgaristan meselesi sonuçlanıncaya kadar 1900

³¹⁶ BOA, BEO, nr: 3473-260435, ek 5: 19 Ekim 1908.

³¹⁷ BOA, BEO, nr: 3473-260435, ek 3: 21 Kasım 1908.

³¹⁸ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17: 17 Ocak 1909.

³¹⁹ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C II Kısım I, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 494.

İtilafnamesi'nin kaldırılmasına yönelik girişimlerin ertelenmesini istemiştir.³²⁰ Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi'nin kaldırılması için Rusya'ya girişimlerde bulunurken, bu sırada bölge halkı da Karadeniz Demiryolları'nın inşası için İstanbul'a sık sık konu ile ilgili talepte bulunuyordu.

4.Trabzon ve Erzurum Halkının Şimendifer Talepleri

1856'dan beri Trabzon'a demiryolu yapılması bölge halkı tarafından zaman zaman talep edilmiş, yöre insanı bu konuya son derece önem vermiştir.³²¹ Trabzon–Erzurum ve Samsun'dan Sivas'a yapılacak demiryolu hatlarının inşası düşüncesi Trabzon halkını heyecanlandırmıştır. Demiryolu hatları inşa edilirse vilayetin bayındırlık anlamında gelişeceği, devlet hazinesine de fayda sağlayacağına inanılıyordu. Trabzon vilayeti ahalisinin konulacak ek bir vergiye bile hayır demeyecekleri biliniyordu.³²² Trabzonlu ileri gelenlerin ahali adına gönderdikleri telgraflarda demiryolu hattının yapımı konusunda ciddi anlamda baskı yaptıkları da görülmüştü.³²³ Hatta bölge halkı demiryollarının yapılmasını o kadar çok arzu etmiştir ki, Trabzon'da demiryolu yapılması için *Şimendifer Heyeti Faale* adında bir cemiyet dahi kurulmuştur.³²⁴ Erzurumlular da benzer düşüncededeydi; onlar şehrin Trabzon'a ya da Karadeniz sahilindeki herhangi bir noktaya bağlanmasını istiyordu.³²⁵ Trabzon ve Erzurumluların bu taleplerine merkezden, devletin olumlu karşılmasına rağmen, maliyenin müsait olmaması, demiryolu hatlarını inşa edecek yerli bir şirketin bulunmaması nedeniyle olumlu cevap verilmemiş³²⁶ ve bu hatların zorunlu olarak ertelendiği belirtilmiştir.³²⁷

Demiryolu inşası için yeterli para olmadığı yönündeki ifadelere rağmen hemen hemen herkesin hemfikir olduğu Karadeniz Demiryolları'nın ne şart altında olursa olsun

³²⁰ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17: 17 Ocak 1909.

³²¹ Mustafa Yazıcı, *Trabzon'un Demiryolu ve Tren Davası*, Trabzon, Eser Ofset Matbaacılık, 2006, s. 14.

³²² BOA, Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT), nr: 2804-52, ek 1: 11 Nisan 1909. Trabzon vilayetinden çekilen bu telgraf üzerine Dahiliye Nezareti, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne konunun görüşülmesi tavsiyesinde bulunmuştur. (BOA, DH.MKT, nr: 2804-52, ek 2: 8 Mayıs 1909).

³²³ BOA, Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı (DH.MUİ), nr: 58-53, ek 4: 1 Şubat 1910.

³²⁴ Küçükkuşurlu, a.g.m., s. 315-319.

³²⁵ BOA, DH.MUİ, nr: 58-53, ek 2: 24 Ocak 1910.

³²⁶ BOA, DH.MUİ, nr: 58-53, ek 1: 31 Aralık 1909.

³²⁷ BOA, DH.MUİ, nr: 58-53, ek 3: 2 Şubat 1910.

yapılması gerektiğiydi. *İkdam* gazetesinde yer alan bir haberde de belirtildiği gibi Samsun'dan Sivas'a ve Trabzon'dan Erzurum'a kadar yapılacak demiryolu hatlarının toplam maliyeti 3 milyon liraydı. Bu yüksek maliyete rağmen demiryolundan fayda sağlayacak halk her türlü fedakarlığı yapmak istiyordu.³²⁸

Bölge halkının bu arzusu karşısında ilgili vilayetlerin mebusları da yöre ahalisinin bu isteğine kayıtsız kalmayarak Meclis-i Mebusan'da konuyu dile getirmişlerdir. Erzincan Mebusu Osman Fevzi Efendi ve 28 arkadaşı tarafından bir önerge verilerek Doğu Anadolu vilayetlerine demiryolu getirilmesi istenmiştir. Bu önergeyi imzalayanlar arasında konuya en hakim kişilerden biri olan Karakin Pastırmacıyan da vardır.³²⁹ Yukarıdaki önergeyi izleyen günlerde Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan ve bölgenin diğer mebusları harekete geçerek Karadeniz Demiryolları hakkında Meclis-i Mebusan'a 4 Mart 1909 tarihinde yeni bir önerge vermişlerdir. Önergede; Sivas, Mamüratü'l-aziz (Elazığ), Diyarbakır, Bitlis, Van, Erzurum ve Trabzon yoluyla bu vilayetleri Karadeniz'e bağlayacak bir demiryolu hattının yapılması teklif edilmiş ve mecliste görüşülen bu tahrir genel olarak kabul görerek incelenmek üzere Nafia Encümeni'ne havale edilmiştir.³³⁰

1910 yılına gelindiğinde yöre halkının istekleri ve bölgenin mebusları tarafından verilen önergeler ses getirmiş ve devlet adamları Karadeniz Demiryolları için girişimlerde bulunmaya başlamışlardır. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 1911 yılı bütçesinden Trabzon-Erzurum arasında demiryolu inşası için keşif yapılmasına karar verilerek bütçeden ödenek ayrılmış, ancak bu girişim sonuçsuz kalmıştır.³³¹ Aynı şekilde Karadeniz Demiryolları'nın bir diğer kolu olan Samsun-Sivas demiryolunun inşası için ihale yapılacağı Nafia Nezareti tarafından 21 Ekim 1910 tarihinde duyurulmuştur. Samsun-Sivas arasındaki hattın Havza'ya kadar ki 90 kilometrelik kısmı da keşfi

³²⁸ "Vilayat'ta Hutut-ı Hedidiye", *İkdam*, 3 Ekim 1909, s. 1-2.

³²⁹ Uluğbay, *a.g.e.*, s. 89.

³³⁰ Küçükuşurlu, *a.g.m.*, s. 295.

³³¹ BOA, DH.MUI, nr: 69-1/24, ek 1: 24 Şubat 1910.

yaptırılmış fakat bu süre içerisinde Osmanlı Devleti'ne ihale için hiçbir teklif gelmemiştir.³³²

Öte yandan Trabzon'da Samsun–Sivas demiryolu hattının inşaatına başlandığı söylentileri çıkmış ve bunun üzerine halk belediye binası önünde toplanarak belediye reisine baskı yapmıştır. Aynı zamanda Trabzon Belediye Reisi Ahmet imzasıyla Sadrazama bir telgraf çekilmiştir. Telgrafta, bölge açısından son derece önemli olan Trabzon ve Samsun demiryollarının birlikte inşa edileceği söylendiği ancak Samsun–Sivas hattının inşasına başlanmasına rağmen Trabzon–Erzurum hattının inşasına başlanmadığı, bu durumdan dolayı da halkın Belediye binası önünde toplandığı haberi verilmişti. Telgrafın devamında bu durumun yüce meşrutiyete yakışmadığı ve Trabzon–Erzurum hattı için bir cevap alınmadıkça müracaattan vazgeçilmeyeceği yazılmıştır. Ayrıca birçok vilayet ile Dördüncü Ordu merkezinin ve bu güzergâhtaki giriş çıkış yerlerinin, Trabzon–Erzurum demiryolu hattıyla birlikte birçok hizmetleri de bir araya toplayacağı belirtilmiştir.³³³

Yaşanan gelişmeler üzerine Dahiliye Nezareti Trabzon–Erzurum arasındaki demiryolu hattı için uygun bir güzergah araştırması yapıldığını ancak Trabzon'la Bayburt havzalarını birbirinden ayıran dağ silsilesinin demiryolu hattının buradan geçmesini engellediğini, Trabzon–Erzurum arasındaki havalide Tirebolu'dan Erzurum'a kadar Harşit vadisini takiben bir demiryolu hattı inşasının mümkün olmasına karşın inşasında güçlükler olduğunu açıkladı. Nezaret, Karadeniz sahili ile Erzurum arasındaki yerleşim merkezlerine ulaşım bakımından hizmet edeceği açık olan bu demiryolu hattının gerekli paranın temin edilmesi durumunda inşa edileceği müjdesini verdi.³³⁴

³³² BOA, BEO, nr: 3838-287847, ek 1: 28 Aralık 1910.

³³³ BOA, Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD), nr: 4-1 ek 19: 31 Mart 1911.

³³⁴ BOA, DH.İD, nr: 4-1, ek 19: 13 Nisan 1911.

5.Livadya Mülakatı

Her yıl yaz aylarında hava değişimi için Livadya'daki³³⁵ yazlığına gelen Rus Çarı'na Hüseyin Hilmi Paşa'nın sadrazamlığı döneminde, Rıfat Paşa'nın başkanlığında Osmanlı Devleti tarafından bir heyet gönderilmiştir. İstanbul vapuruyla yola çıkan ve 7 Ekim 1909'da Livadya'ya varan Osmanlı Heyeti, parlak bir törenle karşılanmıştır. Heyet başkanı Rıfat Paşa, Rus Çarı'na Padişah V. Mehmet Reşat'ın hediyelerini takdim etmiş,³³⁶ Çar'ın heyet onuruna verdiği yemeğe katılmıştır.³³⁷ Rusya Hariciye Nazırı İzvolski ve Rusya İstanbul Sefiri'nin de yer aldığı yemekten sonra Rıfat Paşa ile Rusya Çarı uzun bir mülakat gerçekleştirmişlerdir.³³⁸

Bir sonraki gün Rus Hariciye Nazırı ile görüşen Rıfat Paşa, 1900 yılında Rusya'ya verilen Karadeniz Demiryolu hattı ayrıcalığından bahsetmiş ve Rusya Hariciye Nazırı İzvolki Rusya'nın bu ayrıcalıktan feragat edeceğini vadetmiştir.³³⁹ Petersburg Sefiri Turhan Paşa da, Rıfat Paşa Livadya'dan yola çıkar çıkmaz Gabriel Noradunkyan Efendi'ye görüşmeler hakkında bilgi vermiştir. Rusya Hariciye Nazırı İzvolski'nin müzakereler sırasında ikiyüzlü bir tavır takındığı belirtmiştir. Turhan Paşa'ya göre, "enva-i çeşit güçlülere rağmen" Rıfat Paşa, belagati ve tecrübesi sayesinde beklenen koşulları elde etmeyi başarmıştır.³⁴⁰ Aslında Rusya Hariciye Nazırı İzvolski Rıfat Paşa'ya Rusya'nın 1900 İtilafnamesi'nden feragat edeceğini söyleyerek sadece ümitlendirmiş ve oyalamıştır. Esasen Rusya elde etmiş olduğu bu ayrıcalıktan kolay kolay vazgeçmeyecektir.

Heyetler arası görüşmelere basın son derece ilgi göstermiş³⁴¹ ve Osmanlı Heyeti'nin Rus Çarı ile Livadya'daki mülakatları gazete sütunlarını doldurmuştu. *Tanin* gazetesi yazarı Hüseyin Cahit, Livadya Mülakatı ile ilgili olarak kaleme aldığı yazısında; 1900

³³⁵ Livadya: Yalta'nın banliyösünde ve kaleler içeren bir köydür. 1861 yılından sonra Rus Çarları tarafından yazlık olarak kullanılmıştır.

³³⁶ *Tanin*, 8 Ekim 1909, s. 2.

³³⁷ *Tanin*, 9 Ekim 1909, s. 2.

³³⁸ *Tanin*, 11 Ekim 1909, s. 2.

³³⁹ *İkdam*, 12 Ekim 1909, s. 2.

³⁴⁰ BOA, HR.TH, nr: 385-53, ek 1.1: 16 Ekim 1909

³⁴¹ *İkdam*, 14 Ekim 1909, s. 2.

İtilafnamesi'nden dolayı eli kolu bağı olan Osmanlı Devleti'nin Anadolu'nun doğusuna demiryolu inşa edememesinden yakınmıştır. II. Abdülhamid'in gizlice verdiği bu taahhütten Rusya'nın da büyük bir kazanç elde etmediğini belirten Hüseyin Cahit, bu itilafnamenin Osmanlı Devleti'nin nefsinin yaraladığını söylemiştir. Rıfat Paşa ile İzvolski arasında Karadeniz Demiryolları konusunun görüşüldüğünü ve iki hükümet arasında yapılacak müzakerelerden ümitli olduğunu belirtmiştir.³⁴²

6.Karadeniz Demiryolları İmtiyazı İçin Çeşitli Teklifler

Livadya görüşmelerinde Osmanlı Devleti'ni oyalayan Rusya, 1911 yılına gelindiğinde yeni Hariciye Nazırı Sazonof aracılığıyla birden bire bir açıklama yaparak Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolları'nın inşası için imtiyaz vermeyip kendisi bir şirkete yaptırsa bunun 1900 İtilafnamesi'ne aykırı olmayacağını söylemiştir. 31 Mart 1900 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya verdiği notaya bakılırsa verilenin sadece bir ayrıcalık olduğu ve Osmanlı Devleti isterse kendi kaynakları ile Karadeniz Demiryolları'nı inşa etme hakkına sahip olduğunu görürüz. Bundan dolayı Sazonof'un bu konudaki sözleri gerçek durumu anladığını göstermektedir. Yoksa Sazonof Osmanlı Devletine bir kolaylık göstermek için bu sözleri sarf etmemiştir. Osmanlı Hükümeti'nin bu demiryollarını bir yüklenici kumpanyaya yaptırmada veya istikraz yaparak inşa etmesinde herhangi bir sakınca yoktu.

Tam da burada Rusların müttefiki Fransızlar devreye giriyordu. Öteden beri Fransızlar Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak istiyorlardı. İmtiyazı verilmemiş ancak yapılması arzu edilen bölge Karadeniz Demiryolları'ydı. Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazına Fransızlar talipti. Ancak bir sorun vardı. 1900 yılında bu bölge Ruslara ayrıcalık olarak verilmişti. Fransızlar, Karadeniz Demiryolları'nın yapımına muhalefet eden Rusya'yı köşeye sıkıştırıp muhalefetini önlemek için, Türkler Amerika'da Karadeniz Demiryolları'nı borçla inşa edecek yüklenici kumpanya bulabilirler blöfünü sonuna kadar ileri sürüyordu. Bu Amerikalı şirket de Chester Grubu'ndan başkası değildi. Arkasında önemli bir sermaye olmadığı sonradan anlaşılan Amerikalı Chester

³⁴² Hüseyin Cahit, "Livadya Ziyareti", *Tanin*, 12 Ekim 1909, s. 1.

Grubu bu dönemde ortaya çıkmış ve Fransızlar tarafından Rusya'ya karşı gözdağı vermek için kullanılmıştır.³⁴³

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'ndan demiryolu imtiyazı alan devletler İngiltere, Fransa ve Almanya'dır. Ancak bu kategoride Rusya'yı ayırmak gerekmektedir. Rusya, 1900 İtilafnamesi ile demiryolu imtiyazı değil ayrıcalığı almıştır. Bu sayılan demiryolu imtiyazı alan devletler arasına Chester Projesi'yle bir de ABD eklenecektir.³⁴⁴

1909 yılında Nafia Nezareti'yle sözleşme imzalayan Chester gurubu, Sivas'tan başlayarak, Harput, Ergani, Diyarbakır, Musul, Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye kadar uzanan bir demiryolu imtiyazı almıştır. İngilizler, Fransızlar, Almanlar ve özellikle Ruslar Chester'ın bu girişimini yakından takip edip, her fırsatta muhalefet etmişlerdir. Bu sırada Chester Projesi'ne karşı çıkan devletler ve onların arkasındaki şirketler her gün yeni demiryolu projelerini Osmanlı sarayına sunuyorlardı. Bu başvuruların gözde bölgesi ise Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesi'ydi. Osmanlı Devleti'nin inşa etmek istediği demiryollarının başında Karadeniz'e çıkış noktası olan Samsun limanı ile Sivas arasındaki demiryolu hattı geliyordu. Öte yandan 1909 yılının Eylül'ünde bir İngiliz şirketi olan Euxine and Marmara British Development Syndicate Ltd. Karadeniz ve Doğu Anadolu'da demiryolu yapımı için İngiliz Hariciyesi'ne başvurmuştur. Bu çok-uluslu şirket Rossolato, Parisli firma Perchot ve Rus Prens Aleksei Golycin ile Anatoli Molcanov'dan oluşuyordu; ancak projesinin finansını İngilizler sağlayacaktı. Projeye göre, demiryolunun 50 kilometrelik çevresindeki madenlerin işletilmesiyle inşaat finanse edilecekti.

İngiliz Hariciye Nezareti bu başvuruya yardımcı olmak niyetindeydi; ancak Rusların 1900 İtilafnamesi ile elde ettiği ayrıcalıktan dolayı muhalefet edeceği tahmin edilmesine karşılık bu çok uluslu şirketin girişimi Rusya tarafından müspet bulunmuş ve Rus

³⁴³ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 494-495.

³⁴⁴ Bilge Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24 (1999), s. 528-529.

Hükümeti'nin kontrolündeki bir Rus bankası olan Banque Internationale de Commerce de St. Petersburg bu müteşebbislere yaklaşılarak Rusya'nın etkinliğini artırmak istemiştir. Çok uluslu şirket tarafından inşa edilecek bu demiryolunun güzergahı Sinop veya Samsun'dan başlayacak, Amasya'dan Ankara'ya; yine Amasya üzerinden Sivas'a ve Diyarbakır'ı Eğin yoluyla Erzurum'a birer hat ve bunlara bağlı hatları içeriyordu. Fakat proje İngiliz Hariciyesi tarafından hem Rusya'nın nüfuz alanını kapsadığından hem de Ruslarla birlikte bir demiryolu projesine girilmek istenmediğinden uygun görülmemiştir.

Bu gelişmelerden sonra Ruslar ve Fransızlar yeni bir şirket kurarak 29 Haziran 1910 tarihinde Samsun–Turhal–Sivas ve oradan Tokat'a uzanacak bir yan demiryolu hattının inşa ve işletmesi için yeni bir arayışa girmişler ancak bu girişimin yaptığı imtiyaz isteğini Osmanlı Devleti reddetmiştir. Aslında Rusya, Osmanlı Devleti'nin bu girişimi reddedeceğini tahmin etmiştir. Zaten Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyet'ten sonra belli zaman aralıklarıyla bu işi kurcalayarak 1900 yılında verdiği bu ayrıcalıktan kurtulmak istiyordu ki, bunu da zaten Rusya ile yaptığı görüşmelerde sürekli olarak dile getirmiştir. Osmanlı Devleti, Rusya'yı her daim yanında bulunan büyük ve korkunç bir düşman olarak görmekteydi. Rusya'nın dikkati mütemadiyen Karadeniz sahillerinde ve Anadolu'nun doğusunda ve Çarlık Rusya'sının yaptığı tüm girişimler Osmanlı Devleti'ni haklı çıkarıyordu. Ruslar, Balkanlarda Osmanlı Devleti'nin toprak kaybetmesine yol açan isyan ve ayaklanmalarda sürekli olarak Panslavizm politikasını gütmüş, Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı'ndaki rakiplerini kışkırtmış ve desteklemiştir. Bunun yanında Anadolu'nun doğu vilayetlerindeki Ermenilerin örgütlenmesine arka çıkmış ve bu toprakları ilhak etmek amacını gütmüştür.³⁴⁵

İşte tam da burada Rusya ile Almanya'nın çıkarları çatışıyordu. Çünkü iki devletin de Osmanlı Devleti üzerinden emelleri vardı. Anadolu–Bağdat Demiryolu'nun inşası sayesinde Anadolu topraklarına sızan Almanya, Rusya ile ilk fırsatta Orta Asya konusunda görüşmek ve Rusya'dan ayrıcalıklar elde etmek çabası içerisindeydi. Almanya, İran pazarının İngiltere ve Rusya tarafından gasp edildiğini ve diğer

³⁴⁵ Can, *a.g.e.*, s. 121-149.

devletlerin bu pazara girişlerinin imkansızlaştığını iddia ediyordu. Bu iddianın Kafkasya üzerinden transit geçişi ilgilendiren bölümü doğrudu. Anadolu'dan ya da İran Körfezi'nden gelen kervanlar serbestçe İran'a giriyorlardı. Rusya Hariciye Nazırı Sazonof'a göre, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun inşası Almanya'nın Anadolu'da nüfuzunu yaymak ve bu bölgedeki ekonomik hakimiyetini yerleştirmek amacına yönelikti. Ancak bu demiryolunun inşası oldukça yavaş ilerliyordu. Bununla birlikte, bu demiryolunun İran'a komşu bölgelere ulaşacağı zamanı aşağı yukarı tahmin eden Almanya, Rus Hükümeti ile hazırlık görüşmelerine başlamaya karar vermişti. Yine Sazonof'a göre Almanya, Rusya'nın nüfuz alanında bulunan Tahran'a ve İran'ın kuzeyindeki en kalabalık, en zengin şehirlere ekonomik sızma imkanlarını önceden belirlemek istiyordu. Almanlar eski kervan yollarıyla yetinmek istemiyorlar ve Anadolu-Bağdat Demiryolu ana hattından başlayarak, İran pazarlarıyla bağlantısını kuracak tali yolların inşası için, Rusya'dan ayrıcalık almak istiyorlardı. Ancak Rusya'da Anadolu'daki nüfuzunu daha fazla Almanya'ya kaptırmamak ve İran'a giden transit ticaret yolunu Almanya'ya kapatmak için çaba harcıyordu.

Alman devlet adamları, Rus yetkililere, Almanya'nın Rusya'nın nüfuz bölgelerinde herhangi bir iddiasının olmadığını deklare ediyorlar fakat buna karşılık, Anadolu'daki demiryollarının Kafkas ötesi ve Tahran'a doğru uzatılmasına Rusya'nın muhalefet etmemesini istiyorlardı. Rusya'nın görüşüne göre ise, Kuzey İran'da ticari olarak yerleşmiş olan Rus nüfuzunu tehdit eden bu istekler Rusya için uygun değildi. Bu isteklerin haklılığına Rusya'nın itiraz etmesi çok güç olmakla birlikte, Rus Hükümeti'nin Almanya ile ilişkilerini geliştirmeye çalıştığı bir dönemde daha da can sıkıcıydı. Rusya, Almanya'ya bu konuda bazı ayrıcalıklar vererek kendine karşı Almanya'yı zararsızlaştırmanın zorunluluğu içinde hissediyordu.³⁴⁶ Almanya'nın Anadolu'daki avantajlı konumu, İran'ın kuzeyinde Rusya'nın ekonomik nüfuzunu sürdürmesini güçleştiriyordu. Rusya, önce İran'daki siyasi durumunu güvence altına almak ve bunu da Almanya'nın tanınmasını sağlamak istiyordu. Ancak bu durum Rusya'nın Almanya'ya karşı ayrıcalıklar vermesi ile mümkündü. Sazonof'a göre, Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının gelecekteki İran Demiryolları ağına bağlanması

³⁴⁶ *Kader Yılları S. Sazonov'un Anıları*, Çev. Betil Önuçak, Yay. Haz. Sabahattin Özel, İstanbul, Derin Yayınları, 2002, s. 35-40.

konusundaki Alman ısrarı göz önüne alındığında, Almanların bu demiryolu ağını kendileri gerçekleştirmemesi için bu birleşmeyi bizzat Rusya yapmak zorundaydı. Diğer bir deyişle, iki kötü arasında en az kötüyü seçerek, sadece faydasız değil aynı zamanda Rus çıkarlarına zararlı olan bir demiryolunu bizzat Rusya inşa etmeliydi. Rusya bu temel imtiyazı Almanya'ya vermeye karar vermiş, ancak bunun gerçekleşmesini on yıl geciktirecek bazı şartlara bağlamıştır. Bu zaman zarfı içerisinde Rusya, inşa edilecek demiryollarına yabancı sermayeyi çekmeyi ve böylece de İran'ın kuzey batısındaki tüm iktisadi faaliyetler üzerinde Alman nüfuzunun kırılmasını amaçlıyordu.

Rusların Almanlarla yaptığı bu görüşmelerden İngiliz ve Fransızların kaygı duydukları bilinmektedir. Özellikle İngilizler, İran'a bir Alman sızmasıyla sonuçlanabilecek stratejik tehlikelerden kaygılıdır. Postdam görüşmelerinde, Anadolu–Bağdat Demiryolu'na Rusya'nın bakış açısındaki tek değişiklik bu hattın yapımı Rusya tarafından engellenmeyeceği taahhüdüdür. Bu demiryolu hattının Bağdat Demiryolu olarak adlandırılması, çoktan beri inşa halindeki Konya'yı Bağdat'a bağlayacak hatla ilgilidir ama henüz Bağdat'a varmasına çok zaman vardır. O halde Rusya, Bağdat'ın güneyinde İran Körfezi'ne doğru yeni hatların yapılmasını teşvik etmeyecektir. Zaten Ruslar 1900 İtilafnamesi ile Ereğli'nden Van'a kadar olan çizginin kuzeyinde kendi çıkarlarını tehdit edecek bir demiryolunun yapılmaması konusunda Osmanlı Devleti'nden garanti almıştır. Rusya Hariciye Nazırı Sazonof'a göre, Rusya olarak sadece, bizzat kendilerinin engellemek durumunda oldukları bir girişimin gerçekleştirilmesine köstek olmamaya söz vermişlerdir. Kısacası, Rusya Almanya ile anlaşmasıyla ona hiçbir hak bahsetmiyor, uzun süredir tamamlanmış bir olguyu onaylamakla yetiniyordu.³⁴⁷

1910 yılında Rusya, Anadolu–Bağdat Demiryolu hattının Bağdat'a uzatılması konusunda Almanya'ya onay vermiştir. Buna karşılık Almanya'da Rusya'nın Kuzey İran'da demiryolu inşa etmesi konusunda muvafakat vermiş ve Rusya ile Almanya (*Das Postdamer Abkommen*) bir işbirliği yaparak konu hakkında mutabık kalmışlardır.³⁴⁸ Bu

³⁴⁷ Sazonov, *a.g.e.*, s. 41.

³⁴⁸ Kurat, *a.g.e.*, s. 430.

arada 1907 yılında İngiltere ile Rusya arasında yapılan Reval Görüşmeleri'nde İngiltere'yi İran'ın kuzeyinden uzak tutmayı başaran Rusya, 3 yıl sonra Postdam'da Almanya ile de Rus çıkarlarının gözetilmesi konusunda anlaşmaya varmıştır.³⁴⁹ Ancak buradaki sorun, uzun süredir var olan Osmanlı–Alman yakınlığında Osmanlı devlet adamlarının Almanya'ya gereğinden fazla iktisadi ve siyasi olarak bel bağlamalarıdır.³⁵⁰ İleriki yıllarda Almanya'ya haddinden fazla bağlanması güven bunalımına yol açacaktır.³⁵¹ Osmanlı Devleti, geleneksel Rus düşmanlığından dolayı bu antlaşmadan oldukça rahatsız olmuştur.³⁵² Osmanlı Devleti'nin bu anlaşmadan rahatsızlık duyması çok doğaldır; çünkü daha 1908 yılında Rusya Hariciye Nazırı İzvolski başta olmak üzere Rus Hükümeti çevrelerinde Osmanlı Devleti'ne bir savaş açmak istendiği biliniyordu. Bu amaçla 3 Şubat 1908 tarihinde Petersburg'da gizli bir toplantı yapılmış ve fakat kabine başkanı Stolipin Osmanlı Devleti'ne açılacak bir savaşın aleyhinde olmuştur. Stolipin, gerekçesinde ise, 1905 ihtilalinden sonra bir seferberlik ilan edilirse ihtilal hareketinin tekrar edeceği kaygısıdır. Rusya'nın kendini toparlayamadığını düşünen kabine başkanı bunun üzerine Osmanlı Devleti'nde patlak veren 1908 ihtilalinden yararlanmayı önermiştir.³⁵³

Bu arada Belçika şirketi genel müdür vekili Shafer tarafından 24 Mart 1910 tarihinde Şark Demiryollarının imtiyazını almak için Osmanlı Devleti'ne iki proje sunulmuştur.³⁵⁴ Projelerde hatların güzergâhları Sivas, Diyarbakır, Bitlis, Kerkük ve Süleymaniye'den geçmek üzere Sivas–Diyarbakır hattından ayrılarak Yumurtalık'ta veya diğer mahalde İskenderun Körfezine ulaşacak şekilde tayin edilmiştir. Nisan 1900 tarihli Osmanlı–Rus Mukavelenamesi'ne göre, Samsun–Sivas hattı bizzat Osmanlı Devleti tarafından inşa edilemediğinden teklif geri çevrilmiş ve bu demiryolları inşa

³⁴⁹ Küçükuşurlu, a.g.m., s. 291

³⁵⁰ Ortaylı, a.g.e., s. 11.

³⁵¹ Yukarıda da gördüğümüz gibi Almanlar hiçbir zaman Osmanlı Devleti'ni değil kendi çıkarlarını düşünmüşlerdir. Almanya, Osmanlı Devleti'ne yakın gibi gözüküp aslında arkadan iş çeviriyordu. Buna bir örnek verecek olursak, Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı ordusunda Filistin cephesinde görev yapmış olan Alman albayı Kress von Kressentein, Tiflis kentine gelmiş ve Gürcüleri Osmanlı Devleti'ne karşı teşkilatlandırmaya başlamıştır. Albay von Kressentein, bu maksatla, yörede yerleşik Alman köylüler ile savaş sırasında Rusya'ya esir düşüp bu bölgeye gönderilen Alman savaş esirlerinden ve Gürcülerden faydalanarak bir ordu oluşturup Osmanlı ordusunun Bakü'ye ilerlemesini önlemek istemiştir. Kısacası albay Von Kressentein aracılığıyla Almanya Osmanlı Devleti'ni arkadan vurmuştur. (Uluğbay, a.g.e., s. 214-215)

³⁵² Can, a.g.e., s. 149.

³⁵³ Kurat, a.g.e., s. 429.

³⁵⁴ BOA, ŞD, nr: 1230-33, ek 31: 24 Mart 1910.

edilememiştir.³⁵⁵ Özetle Belçika şirketinin sunduğu projenin onaylanması 1900 İtilafnamesi'ne aykırı olduğu için mümkün değildi.

7.Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne Yeni Teklifi

Osmanlı Hükümeti, Karadeniz Demiryolları'nın yapımı işi için girişimlerde bulunmaya başladıktan sonra Ruslar da bu konuda çok titiz davrandılar. Sürekli olarak 31 Mart 1900 tarihinde verilen notaya saygı gösterilmesi yolunda sözlü ve yazılı olarak taahhüt almaya çalıştılar.³⁵⁶ Rıfat Paşa ile Rusya Sefiri Çarıkof arasında yapılan görüşmeler de bu anlamda dikkate değerdir. Rus Sefiri Çarıkof, Rıfat Paşa'ya Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 11 Mart 1910 tarihindeki taahhüdün icra olunacağını beyan etmiş ve Samsun–Sivas hattı inşası için Nafia Nezareti tarafından ilan olunan evrakın bir nüshasını Rusya Hükümeti'ne gönderilmesini istemiştir. Bu görüşme üzerine ne gibi bir işlem yapıldığı bilinmemektedir.

Bununla yetinmeyen Rus tarafı adına Çarıkof tarafından bir öneri sunulmuştur. Bu öneride 1900 İtilafnamesi'nde adı geçen Ermenilerin memleketlerine dönüşlerine 1900 İtilafnamesi'nde Osmanlı Devleti'nin taahhüt ettiği Samsun–Sivas demiryolu imtiyazını uluslararası bir şirkete vermesine engel olunmayacak, Rus ve İran sınırına doğru ilerleyecek olan demiryolu hatlarının inşası sırasında iki hükümetin ticari menfaatlerinin dikkate alınacağı beyan ediliyordu.³⁵⁷ Rusya'nın bu yeni teklifinin Livadya yapılan görüşmelerden farkı ilk defa 1900 İtilafnamesi'nin şartlarında yumuşamaya gidilmesidir. Samsun–Sivas Demiryolu'nun inşa edilmesine razı olan Rusya aslında bu teklifi ile Erzurum'a demiryolunun uzatılmasına engel olmuş oluyordu. Eğer Osmanlı Devleti Rusya'ya Erzurum teklifi ile gitse asla kabul görmeyecek ve Rusya tarafından Samsun–Sivas Demiryolu'nun yapılmasına izin verildiği öne sürülecektir.

³⁵⁵ BOA, ŞD, nr: 1230-33, ek 32: 24 Mart 1910; Bakınız Ek-4.

³⁵⁶ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 495.

³⁵⁷ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17. Tarih Belirtilmemiş.

Rusya tarafından önerilen yeni bir Osmanlı–Rus anlaşma tasarısı olan bu belge, Karadeniz Demiryolları konusunda Rusya'nın bir süre izleyeceği politikanın da ana hatlarını oluşturuyordu. Bu öneri daha da geliştirildi ve Rusya bu noktada Samsun–Sivas demiryolu hattından başka sözü geçen çizginin ötesinde inşa edilecek demiryolu hatlarının güzergahını saptamayı bir yüklenici kumpanyaya demiryolu yaptırılmak istenirse kendi onayının alınmasını istedi. Bu yöndeki Rus isteği Osmanlı Hükümeti tarafından kabul edilmemiş ve konu kapatılmıştır.

Öte yandan Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı alıp Anadolu'da kendi nüfuz bölgesini oluşturmak isteyen Fransa Samsun–Sivas demiryolu hattının inşasını yapmak istiyordu. Fransızlar, 1900 İtilafnamesi'nin kaldırılmasına değil, yalnız değiştirilmesi konusunda Ruslarla anlaşmışlardır. Fransızların amacı, Almanların Anadolu–Bağdat Demiryolu hattı ile mukayese edilebilecek büyüklükte bir demiryolu imtiyazı almaktı. Fransızların bir diğer düşüncesi de Osmanlı Devleti'nin ileride parçalanması durumunda Anadolu'dan pay alabileceği büyük bir toprak parçasını kontrolü altına almaktı. Ayrıca Fransızlar, Karadeniz ve Boğazlar konusunda söz sahibi olmak, Türk kömür bölgelerini ele geçirmek ve müttefiki Rusya ile sıkı bir yakınlık kurmak istiyordu.³⁵⁸

Rusya ise, 1900 İtilafnamesi ile elde etmiş olduğu hakkın bir kısmını Osmanlı Devleti'ne geri vererek, 20-25 yıldır elinde bulunmuş ve birçoklarını da kendi amaçları doğrultusunda yetiştirmiş olduğu Ermenileri Doğu Anadolu'ya yerleştirmek ve onlar yolu ile Anadolu'da yeni entirikalar çevirmek arzusundadır. Öte yandan elinde bulundurduğu hakkın kalan parçasını daha da sağlamlaştırmak ve bu demiryolları hatlarını bir yüklenici kumpanyaya verilme olasılığını ortadan kaldırmak istemektedir. Zaten Rus Genelkurmayının yapılmasına en çok karşı çıktığı demiryolları anlaşılacağı üzere Erzincan ve Erzurum'a ulaşacak demiryolu hatlarıdır. Osmanlı Devleti de 1900 İtilafnamesi ile Rusya'ya verilmiş olan demiryolu ayrıcalığından bir an önce kurtulup Karadeniz Demiryolu hatlarını inşa etmek istiyordu. Bunu da Karadeniz Demiryolları

³⁵⁸ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 497-499.

imtiyazını Rusların müttefiki Fransızlara vererek, Fransızların Rusları razı etmesi sonrasında gerçekleştirecekti.³⁵⁹

8.Fransız – Rus Antlaşması ve Karadeniz Demiryolları İmtiyazı Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine Veriliyor

Rusya ile Fransa'nın müttefik olmaları sebebiyle 26 Nisan 1911 tarihinde “kesin olarak gizli” kalması kaydıyla İstanbul'daki Sefirleri Çarıkof ve Fransız Sefiri Bompar bir anlaşma imzaladılar. Fransa ve Rusya'nın Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgesine asker sevk etme noktasındaki stratejilerine fayda sağlayacak biçimde hazırlanan anlaşma metnine göre; birinci hat, Samsun'dan başlayıp Sivas ve Harput'a oradan da gerekirse Diyarbakır'a gidecekti. İkinci demiryolu hattı ise, Divriği–Erzincan–Erzurum'dan Trabzon'a ulaşacak ve gerekirse Diyarbakır–Bitlis–Van'a bir yeni hat yapılacaktı. Bu da Chester projesi ile aynıydı.

Çarıkof ile Bompar'a göre birinci bölgedeki demiryolu hattı adı geçen asker sevk etme noktasındaki stratejiye fayda sağlar bir şekilde mali ve iktisadi kaynaklara en uygun şekilde ve vakit kaybetmeden yapıp işletilmeliydi. İkinci demiryolu hatlarındaki Divriği–Erzincan ve Trabzon–Erzurum demiryolları Osmanlı Devleti nasıl düşünürse düşünsün, Fransız grubunun istediği şekilde yapılacaktı. Ancak yine de asker sevk etme noktasındaki stratejinin göz önünde bulundurulması gerekiyordu. Ayrıca Fransız grubu inşaaata başlamadan önce Rusya'nın onayını alacaktı. Öte yandan yapılacak demiryolunun güzergahındaki incelemelerden sonra, Osmanlı Devleti'yle müzakerelerde bulunup bulunulmamasına onay vermek ya da vermemek Rusya'nın iznine tabii olacaktı.³⁶⁰

³⁵⁹ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 499.

³⁶⁰ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 499-500.

Müttefikleri Ruslarla gizli bir şekilde anlaşılan Fransızlar, Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak için 1911 yılının başında görüşmelere başladılar.³⁶¹ Anadolu Demiryolu hatlarının Osmanlı Devleti açısından öneminden dolayı ve Fransız gruplarıyla yapılan görüşmelerin gereği gibi ilerlemesi için 1900 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında teati edilen notaların yüklediği mecburiyette istinaden Rusya Hükümeti'nin görüş belirtmesi gerekiyordu. Nafia Nazırı Cavit Bey'in³⁶² isteği üzerine Rusya Sefiri Çarikof'a hiçbir resmi mahiyeti olmamak üzere fikir alışverişi yapıp yapılmayacağı soruldu. Bunun üzerine Rusya Sefiri Çarikof böyle önemli bir müzakereye girmek için Petersburg'dan talimat alması gerektiğini bildirdi. İki hafta sonra şifahen verdiği cevapta ise; bu konu için cevap verilmeden önce tespit edilmesi gereken bir nokta olduğunu belirtti. Bu da her iki hükümetin müşterek iktisadi menfaatlerinin tanınması gerektiği idi. Bu konuda mutabakata varıldıktan sonra demiryolu hattının güzergâhı ile inşası zamanının tayin edilebileceğini söyledi. Bu görüşme sonrasında Çarikof'a her iki hükümetin müşterek iktisadi menfaatlerinde mutabık olduğu ve demiryolu hattının güzergâhının; Samsun, Sivas, Erzincan, Pekiç,³⁶³ Erzurum, Sivas ve Harput ile Pekiç-Trabzon olarak uygun olacağı bildirildi. Karadeniz Demiryolları sekiz senede tamamlanacaktı. Çarikof Osmanlı Devleti'nin bu cevabını hükümetine bildireceğini ve alacağı cevabı da tebliğ edeceğini söyledi. Daha sonra Çarikof hükümeti tarafından geri çağırılmıştır. Bu sırada Maslahatgüzar Suvaçin'den de cevap alınmamıştır. Rusya, Fransa ile yaptığı gizli anlaşmadan sonra esasında yukarıda da belirttiğimiz üzere Karadeniz Demiryolları'nın yapımı için Fransa'yla mutabakata varmış; ancak Osmanlı Devleti'ne karşı ikili oynayarak farklı davranmıştır.

Rusya'nın yeni atanan Sefiri Dukisi önceki sefir kadar demiryolu konusuyla ilgilenmiyordu. Fakat Meclis-i Mebusan'daki nutk-ı hümayunda Anadolu Demiryolu hatlarından bahsedilerek 1900 İtilafnamesi'nin birdenbire yok hükmünde olduğu

³⁶¹ Küçükuşurlu, a.g.m., s. 311.

³⁶² Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki en önemli devlet adamlarından iktisatçı ve siyasetçi Mehmet Cavit Bey (1875-1926), (Selim İlkin, "Cavid Bey", İslam Ansiklopedisi, C 7, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1993, s. 175.). Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazının Fransız Reji General de Şimendifer şirketine verilmesinde aktif rol alarak anlaşmayı Paris'te bizzat kendisi yapmıştır. Ayrıca Cavit Bey, Osmanlı devlet adamları içinde Karadeniz Demiryolları konusuna son derece vakıftır.

³⁶³ Erzincan'ın Kemah ilçesinin 30 km kuzeyinde bulunan bir köydür. Bugünkü adı Hakbilir'dir.

açıklanınca bu tavrından vazgeçen Dukisi, Rusya Hükümeti'nin Karadeniz Demiryolları konusunun özel bir önem arz ettiğini ve iki devletin mutabakata varmadan Osmanlı Devleti'nin bu anlaşmayı yok hükmünde saymasından rahatsızlık duyduğunu belirtti. Rus Sefiri Dukisi, inşa edilecek demiryolunun güzergâhının Anadolu'nun orta ve batısından geçse bunun kabul olunabileceğini bildirdi.³⁶⁴

Osmanlı Devleti'nin yapacağı demiryollarının özellikle Erzurum'dan geçmesinden kaygı duyan Rusya her fırsatta bunu dile getirmiştir. Osmanlı kamuoyu ve basını da Rusya'nın Erzurum'a demiryolu hattı istemediği çok iyi biliyordu. *Tasvir-i Efkâr* gazetesi "Memalik-i Osmaniye Şimendiferleri Hakkında" başlıklı haberinde Osmanlı Devleti'nin Anadolu ile Arnavutluk'ta demiryolu inşa etmek istediğini ve özellikle Samsun-Sivas-Erzincan ile Erzurum-Trabzon demiryolu hatlarının bunların başında geldiğini yazıyordu. *Tasvir-i Efkâr* gazetesi dikkat edilecek noktanın güzergah değil, nereden geçerse geçsin bölgeye demiryolunun yapılmak istendiği gerçeği olduğunu belirtiyordu.³⁶⁵

Tasvir-i Efkâr gazetesinin belirttiği gibi Osmanlı Devleti hem Anadolu'da hem de Arnavutluk'ta demiryolu inşa etmeyi arzuluyordu. Nitekim bu arzu hayata geçirilerek 1911 yılının Temmuz ayında Fransız grubu "Reji Ceneral de Şimendifer" şirketiyle Arnavutluk demiryollarının yapımı için anlaşmaya varılmıştır. Ayrıca buna ek olarak da Karadeniz Demiryolları için de bir madde eklenmiş ve bu maddeye göre Karadeniz Demiryolları'nın yapım ve işletme şartları bir yıl içinde belirlenecektir kaydı düşülmüştür.³⁶⁶

Osmanlı Devleti'nin Fransız grupla anlaşma yapmasından sonra, 1911 yazında Samsun-Sivas³⁶⁷-Harput ve Trabzon-Erzurum hattı için iki ayrı keşif yapılmıştır. Bu

³⁶⁴ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17. Tarih Belirtilmemiş.

³⁶⁵ "Memalik-i Osmaniye Şimendiferleri Hakkında", *Tasvir-i Efkâr*, 22 Şubat 1911, s. 1.

³⁶⁶ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 500.

³⁶⁷ I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Reji Ceneral Şirketi'nin faaliyetleri durdurulmuş ve 1910 senesinde başlanan inşaat faaliyetleri ancak Cumhuriyet döneminde tamamlanmıştır. 1932 yılında tamamlanarak hizmete açılan Samsun-Sivas demiryolu hattı, geçen 22 sene zarfında pek çok safhadan geçmiştir.

keşifleri Nafia Nezareti ayrı Fransız grubu ayrı olarak yapmışlardır.³⁶⁸ Kuzey Anadolu Demiryolu güzergahına ilişkin keşfiyatın bittiği ve projenin Şubat ayının sonuna kadar tamamlanacağı Nafia Nezareti'nden Dahiliye Nezareti'ne bildirilmiştir.³⁶⁹ Keşif heyetlerinin keşif yapılan arazi hakkında verdikleri raporda, arazinin bozuk olduğu ve yapılacak demiryollarının tesis edileceği mevkide toprağın cinsinin kötü olduğu belirtilmiştir.³⁷⁰ İncelemeler sonucunda Trabzon ya da Rize'den Erzurum'a gidecek olan demiryolu hattının maliyetinin yüksek olması yanında Erzurum'un Karadeniz'den yüksek olması dolayısıyla bu demiryolu hattının Tirebolu'dan Harşit Vadisi'ni takip ederek inşa edilmesi daha az maliyetli olacağı kanısına varılmıştır.³⁷¹

Karadeniz havalisi demiryolu hatlarının biran önce inşa edilmesi için yapılan girişimler üzerine Reji Ceneral Şirketi tarafından temin edilen Chester Projesine dahil demiryolu hatları hakkında komisyon teşkil edilmiştir. Bu komisyon iki defa toplanmış ve 17 Şubat tarihinde üçüncü defa toplanarak incelemelerini bitirip bu hususta karar verileceği belirtilmiştir.³⁷² Yine bu komisyonun incelemelerinin sonuçlanması için Harbiye Nezareti'nden önemle yazılmıştır.³⁷³ Çünkü Osmanlı Devleti askeri açıdan önemi bilinen Karadeniz Demiryolları'nı bir an önce inşa etmek istiyordu.³⁷⁴ Bu arada Reji Ceneral şirketi ile Chester grubunun benzerlikleri ve farklarına değinecek olursak, Reji Ceneral şirketi Fransız menşeli, Chester grubu ise Amerikalıdır. Tek benzerlikleri Harput–Ergani hattının her iki şirketin projesinde de yer almasıdır. Son olarak ise, en önemli ortak noktaları Chester grubunun Fransızlar tarafından Rusları korkutmak amacıyla kullanılmasıdır. Ancak sonunda her iki grubunda projeleri hiçbir zaman hayata geçirilemeyecektir.

Samsun–Sivas demiryolu hattının aşamalarına bakacak olursak; 1- Nafia Nezareti emrindeki faaliyeti; 2- Reji Ceneral devri faaliyetleri; 3- Askeri demiryolları inşaatı faaliyetleri; 4- Tekrar Nafia Nezareti emrindeki faaliyetleri; 5- Büyük Millet Meclisi ve Cumhuriyet Hükümeti devirleri şeklindedir. Reji Ceneral Şirketi Samsun'a ilk geldiğinde birçok mühendisi yanında getirmesinin yanında hatta kazma sapına kadar her türlü malzemesini de Fransa'dan getirmişti. Reji Ceneral de Şimendifer Şirketi'nin Müdürü Fon Kap'dı. Samsun – Sivas demiryolu hattı yaklaşık 400 kilometre uzunluğunda olup, hattın kilometresi 31.000 lirayı geçmemiştir. (Hüseyin Yakup, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra Samsun Sivas'a Bağlandı”, *Demiryolları Dergisi*, Sayı: 88 (1932), s. 227-232.)

³⁶⁸ Küçükuşurlu, a.g.m., s. 311.

³⁶⁹ BOA, DH.İD, nr: 4/1-42, ek 1: 21 Aralık 1911.

³⁷⁰ BOA, DH.İD, nr: 4/1-42, ek 2. Tarih Belirtilmemiş.

³⁷¹ Küçükuşurlu, a.g.m., s. 311.

³⁷² BOA, BEO, nr: 4006-300413, ek 1: 17 Şubat 1912.

³⁷³ BOA, BEO, nr: 4006-300413, ek 2: 21 Şubat 1912.

³⁷⁴ BOA, BEO, nr: 4012-300900, ek 1: 7 Mart 1912.

Öte yandan konumuza dönecek olursak, bu sırada Anadolu'nun doğusuna uzatılacak demiryolları hakkındaki kanun layihası Meclis-i Mebusan'da birkaç kez müzakere edilmiştir.³⁷⁵ Bu görüşmelerden Nafia Nazırı Hulusi Bey konu hakkında bazı açıklamalar yaptığı³⁷⁶ sırada Osmanlı Devleti, Samsun-Sivas demiryolunu inşa edebilmek için istikraz yapma yoluna gitmiştir. İstikraz yapılana kadar ise Maliye Hazinesi'nden ödeme yapılmasına karar verilmiştir.³⁷⁷ Sadrazamın 1 Mayıs 1912 tarihli onayından sonra Osmanlı Devleti ile Osmanlı Bankası istikraz anlaşması yapmış ve anlaşma Osmanlı Hükümeti adına Maliye Nazırı Mustafa Nail Bey ile Osmanlı Bankası adına Genel Müdür Paul Revoil ve Genel Müdür Yardımcısı Arthur Nias'ın aralarında imzalanmıştır.³⁷⁸ Osmanlı Bankası'ndan yapılan istikraz sadece Samsun-Sivas demiryolunu kapsamıyordu; bunun içinde 1912 senesi bütçe açığı ile tamamlanacak demiryollarının inşaat masrafları da vardı. %4 faizli 10 milyon 320 bin Osmanlı liralık borçlanma "bin dokuz yüz on iki senesi ve Umur-ı Nafia İstikrazı" olarak adlandırılmıştır.³⁷⁹

9.Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden Yeni Çıkarlar Elde Etme Çabaları

Osmanlı Devleti, Karadeniz Demiryolları'nı inşa etmek amacıyla 1900 İtilafnamesi'nin ortadan kaldırılması için tüm gücüyle mücadele ediyordu. Tam bu sırada hiç beklenmedik bir şekilde Rusya Hariciye Nazırı Sazonof'a vekalet eden Neratov,³⁸⁰ 2 Ekim 1911'de Rusya'nın İstanbul Sefiri Çarikof'a Osmanlı Devleti ile Rusya'nın 1900 İtilafnamesi'nden vazgeçmesi karşılığında Boğazların açılmasını talep etmesi talimatını verdi. Neratov burada şunu da ekliyordu; eğer hava müsait olursa 1900 İtilafnamesi özel bir görüşmeyle tekrar gözden geçirilmeliydi.³⁸¹

³⁷⁵ *Takvim-i Vakâyi*, 22 Kasım 1911, s. 1; 24 Kasım 1911, s. 1; 10 Aralık 1911, s. 1; 13 Aralık 1911, s. 1.

³⁷⁶ *Takvim-i Vakâyi*, 17 Aralık 1911, s. 1.

³⁷⁷ BOA, İrade Meclis-i Umumi (İ.MLU), nr: 5-15, ek 2: 1 Haziran 1911.

³⁷⁸ BOA, İ.DUİT, nr: 187-18, ek 2: 5 Mayıs 1912.

³⁷⁹ BOA, İ.DUİT, nr: 187-18, ek 1: 5 Mayıs 1912.

³⁸⁰ Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 626.

³⁸¹ Sevilya Aslanova, 20. Yüzyılın Başında Rusya'nın Osmanlı Politikası (1903-1917), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2008, s. 101.

Osmanlı Devleti ile yapılacak anlaşma metnine son hal verildikten sonra Çarıkof 12 Ekim 1911 günü Sadrazam Sait Paşa ile görüşmüştür. Paşa'ya altı maddelik bir anlaşma metni veren Çarıkof, bu görüşmelerin gizli ve özel kalması isteğinde bulunmuştur.³⁸² Rusya'nın Karadeniz Demiryolları ayrıcalığından feragat ettiği tavizleri içeren anlaşma metninin ilk üç maddesi şöyleydi:

- 1- Rusya Hükümeti, Anadolu'nun bazı kısımlarında demiryolu yapımına ilişkin iki hükümet arasında 1900 yılında karara varılan uzlaşmaya göre Rus kapitalistlerin menfaatine yönelik elde edilen imtiyazlardan el çektiğini beyan eder.
- 2- Rusya Hükümeti, bu bildiri ile uzlaşmaya varılmış 1900 İtilafnamesi'nin konusunu teşkil eden alanda demiryolu yapımı için gerekli sermayelerin oluşturulmasına karşı çıkmamayı taahhüt eder.
- 3- Samsun–Sivas–Harput–Diyarbakır–Musul hattının doğusunda bulunan Anadolu Demiryolu ağının gelişimi, karşılıklı menfaatler ve iki imparatorluk arasında iyi komşuluk ilişkilerinin devamı açısından büyük önem arz ediyor. Sözleşme tarafı devletler, olumsuz etkiye neden olabilecek her türlü rekabetten kaçınmayı taahhüt etmekle birlikte, öncesinde belirtilen menfaatleri koruyacak söz konusu demiryolu hatlarının bağlantı noktalarını ve şartlarını belirleyecek bir sözleşmeyi imzalarlar.³⁸³

Karadeniz Demiryolu ayrıcalığı ile ilgisi olmayan antlaşmanın 4. maddesi ise Osmanlı Devleti açısından büyük tehlikeler içeriyordu. Boğazları Rus savaş gemilerine açmasının yanında Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının Rusya tarafından bir savaş durumunda savunulması ile birlikte bitişik toprakları da kapsıyor ve bu bitişik toprakların neresi olduğu açıklanmıyordu. Osmanlı Devleti'ni Rusya'ya karşı yarı bağımlı durumuna getirecek olan bu antlaşmanın muğlak ifadelerindeki tehlikenin farkına varan Sadrazam Sait Paşa Rus Sefiri Çarıkof'un tüm çabalarına rağmen onu oyalama yoluna gitmiştir. Çarıkof, Petersburg'dan aldığı talimat doğrultusunda altı hafta sonra bu altı maddelik anlaşma tasarısını 27 Kasım 1911'de Hariciye Nazırı Asım Bey'e resmen vermiştir. Rusya böylelikle gizli tuttuğu bu girişime açıklık ve resmîyet kazandırmıştır. Rusya, Osmanlı Devleti'ne bu anlaşma metnindeki ilk üç maddede 1900

³⁸² Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 627.

³⁸³ BOA, HR.SFR_3, nr: 654-104, ek 9. Tarih Belirtilmemiş.

İtilafnamesi'nden doğan Karadeniz Demiryolu ayrıcalığından vazgeçeceğini ifade ederken 4. maddede Osmanlı Devleti'ne büyük bir oyun oynayarak onu yuvarlak ifadelerle tuzağa düşürmek istemiştir. Karadeniz Demiryolları açısından buradaki önemli olan nokta ise, Rusya'nın ilk defa 1900 İtilafnamesi'nden vazgeçeceğini ifade etmiş olmasıdır. Ancak Rusya bu anlaşma karşılığında tekrar Osmanlı Devleti üzerinde büyük bir hak iddiasında bulunmayı planlamıştır.³⁸⁴ Rusya Sefiri Çarıkof uzun uğraşlarından sonra Petersburg'dan aldığı talimat doğrultusunda 15 Aralık 1911 günü Hariciye Nazırı Asım Bey'e bir nota vererek görüşmelere gerek kalmadığını bildirmiştir. Diploması tarihine "Çarıkof Uçurtması" ya da "Çarıkof Balonu" olarak geçen olay bu şekilde sona ermiştir.³⁸⁵

1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nın başlaması ve Boğazlar meselesinin devreye girmesiyle Karadeniz Demiryolları konusu başka bir evreye girmiş, böylelikle Rusya önce Boğazlar ardından da demiryolları üzerindeki görüşmeleri kesmiştir.³⁸⁶ Osmanlı tarafı ise Rusya'yla ilişkileri kesmemek adına farklı yollar denemeyi düşünmüştür. Bu noktada Karadeniz Demiryolu'nun inşaatından menfaati olan Fransa ve Anadolu'da ıslahat talep eden İngiltere gibi büyük devletlerin Rusya üzerinde bir tesir yaratması beklenmiştir.³⁸⁷ Bu amaçla da Londra Sefiri Tevfik Paşa İngiltere Hariciye Nazırı Sir Edward Grey ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Uzun görüşme sırasında Sir Edward Grey'e, Sazonof'un, Karadeniz havzasındaki demiryolu konusunda dostane olmayan ve dayanaksız yaklaşımından bahseden Tevfik Paşa, Osmanlı Devleti'ni iradesinden bağımsız ve ancak durumların gerekçeli kıldığı tedbirler almaya mecbur bıraktığını açıklamıştır. Sir Edward Grey dikkatlice dinledikten sonra, Sazonof'un pek kibar

³⁸⁴ Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 Temmuz 1833 tarihinde imzalanan Hünkar İskelesi Antlaşması'nı hatırlatan bu anlaşma taslağı, Hünkar İskelesi Antlaşması'nın da ötesine geçerek daha tehlikeli bir hal alıyordu. Osmanlı Devleti ister çöksün isterse de devam etsin Rusya menfaatlerini uygun bir şekilde çözüme imkanına kavuşuyordu. Müşahede etmekteyiz ki, Çarıkof'un sunduğu anlaşma taslağının 4. maddesi 1833 Hünkar İskelesi Antlaşması'nın tekrarından ziyade ondan daha ileri gidiyordu. Hünkar İskelesi Antlaşması'ndan bir savaş durumu öngörülmesiyle Osmanlı Devleti boğazları kapatacaktı. Ancak yukarıdaki tasarı hem barış durumunu öngörüyor hem de Boğazları Rus savaş gemilerine açıyordu. Diğer bir nokta ise, bir saldırı sırasında Boğazların Rusya tarafından savunulması sadece Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile sınırlı kalmıyor, bitişik toprakları kapsıyordu. Bitişik toprakların ise neresi olduğu belli değildi. Rusya burada bitişik toprakların neresi olduğunu söylememekle uygun bir zamanda Osmanlı Devleti'nden toprak ilhak etmeyi hatta İstanbul'a, Çanakkale'ye Kocaeli ve Gelibolu yarımadasına yerleşmeyi planlıyordu. (Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 217-628.)

³⁸⁵ Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 628-632.

³⁸⁶ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 500-501.

³⁸⁷ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17. Tarih Belirtilmemiş.

olmayan söylemlerine rağmen, Rusya Başbakanı'nın Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefiri Turhan Paşa'yı çok iyi karşıladığını ve iki sınırdaş imparatorluğun ilişkilerinin dostane durumu ile uyumlu olarak her türlü menfi bir sohbetten kaçındığını belirtmiştir. Sir Grey devamla, Sazonof'un tarzının geçici bir sinirlilik hali olduğunu ve bundan bir sonuç çıkarmadığını ifade etmiştir. Tevfik Paşa'nın bu konu hakkında Sir Edward Grey'e ricada bulunması üzerine, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında bugüne dek süregelen dostane ve kibar ilişkilerin devam ettirilmesi için Rusya'ya gerekli tavsiyelerde bulunma sözü vermiştir.³⁸⁸ Rusya Hariciye Nazırı Sazonof anılarında Osmanlı Devleti'nin Londra Sefiri Tefvik Paşa ile Londra ziyareti sırasında bir görüşme gerçekleştirdiklerini belirtir. Görüşme sırasında İtalya–Osmanlı ilişkilerinden bahsettiklerini ve Balkan işlerini görüştüklerini söyler; ancak Karadeniz Demiryolları meselesi hakkında ne konuştuklarından hiç bahsetmez.³⁸⁹

Karadeniz Demiryolları'nın yapılacak olmasından oldukça rahatsız olan Rus basını kendi diplomatlarını çok sert eleştiriyordu. *Novye Vremya* gazetesinin “Rus diplomasisinin bir yenilgisi daha” başlıklı yazısında İngiltere'nin Anadolu–Bağdat Demiryolu'nun Bağdat–Basra bölümünde kendi çıkarlarını savunduğu gibi Anadolu'nun kuzeyindeki Karadeniz Demiryolları bölümünde Rusya'nın kendi çıkarlarını savunmadığını yazarak Rus diplomasisini suçladı.³⁹⁰ Bağdat–Basra arasındaki demiryolunun yapımı için İngiltere ile Osmanlı Devleti'nin anlaşığı ve bununla bağlantılı olarak Kuveyt konusunun da aradan çıktığını belirterek Rus dış politikasının körlüğünden bahsetti. İngilizlerin önemi daha sonra anlaşılacak büyük bir diplomatik zafer elde ettiklerini haber veren gazete Osmanlı Devleti'nin Bağdat–Basra arasındaki demiryolu talebinin gerçekleşmesine karşılık Kuveyt'i İngilizlere bıraktığını yazdı. Daha 1890'da Rus Hariciyesinin Anadolu'nun kuzeyine uzanacak bir Alman etkisini fark ettiğini belirterek, bu tehlikenin önüne geçmek için çok çaba sarf edildiği dile getirdi. Bu çabaların sonucunda 1900 İtilafnamesi ile Türkiye'nin Karadeniz bölgesinde Rusya'dan başka herhangi bir yabancı devlete imtiyaz vermeyeceği garanti altına alındığı ifade edilmiş; fakat elan Rus diplomasisinin Karadeniz bölgesindeki menfaatlerinden vazgeçtiği ve Türkiye'nin içinde bulunduğu kötü durumdan da

³⁸⁸ BOA, HR.SYS, nr: 2910-7, ek 1: 14 Mayıs 1912.

³⁸⁹ Sazonov, *a.g.e.*, s. 74.

³⁹⁰ BOA, HR.SYS, nr: 1333-50, ek 1: 17 Mayıs 1912.

faaydalanmasını bilemediği ifade edilmektedir. Gazete eleştirilerinin dozunu daha da artırarak, Rusya Hariciye Nezareti'nin Karadeniz'deki Türk limanlarını Anadolu'nun Alman demiryolu ağı ile birleştirilmesi çalışmalarına duyarsız kaldığını ve tüm zorluklara rağmen Osmanlı Devleti'nin kredi alarak, borç para ile Karadeniz Demiryolları ağını yapacağını söylemektedir. Haberde devamla, Rus diplomasisinin Karadeniz Demiryolları'nın inşasına kayıtsız kaldığı ve yakında Alman etkisinin bu bölgeye yerleşeceğinden duydukları endişe dile getirilmiştir.³⁹¹

Bu arada “arikof Balonu”nun etkileri devam etmektedir. Rusya'ya karşı hep kuşkulu olan Osmanlı Devleti, Rusya'nın niyetini bildiğinden boğazların savunulması için tedbir almaya çalışıyordu. Sazonof görevi başına döner dönmez Petersburg Sefiri Turhan Paşa'yı görüşmeye çağırmıştır. Rusya Hariciye Nazırı Sazonof, İstanbul Sefiri de Girs'den aldığı telgrafa atıfta bulunarak; İstanbul'da, Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne saldıracağı ve hatta Rus askerlerinin sevk edilmek üzere olduğu şayiasının dolaştığını söylemiştir. Ayrıca Rusya'nın niyetlerinden endişelenenler olduğundan Karadeniz Boğazı'nın savunulması için tedbirler alındığını duyduğunu ancak bu habere şaşırıp üzüldüğünü belirttikten sonra şöyle devam etmiştir:

“Elbette duyduğunuzu yapmak hakkına sahiptir ancak bu tedbirlere kalkışmanızın lüzumsuz olduğunu söyledim. Bin kere tekrar ettiğim halde Rusya size karşı hiçbir taarruz fikri beslemiyor. İstikbal bunu ispat edecektir. Mutlaka işin içinde bizi bir diğerimizle bozuşturmak ve birbirimize karşı şüpheye düşürmek isteyen biri var. Bu ise gayet tehlikeli bir ayartma siyaseti olduğundan aldanmamak gerekir. Rusya ile İtalya arasında hiçbir şey olmadığını namusum üzerine beyan etmiştim. İstanbul'da buna itimat etmeleri lazımdır.”³⁹²

Osmanlı Devleti, Rusya'nın niyetini bildiğinden ve zaten Çarikof'un Karadeniz Demiryolları'nı kullanarak Boğazlar üzerindeki malum teklifinin de üzerinden çok geçmemişken ve bir de üzerine Osmanlı Devleti İtalya ile savaşta olduğundan Rusya'ya karşı bu düşünceleri isnat etmekte hiç de haksız değildir.

³⁹¹ BOA, HR.SYS, nr: 1333-50, ek 2: 13 Mayıs 1912.

³⁹² BOA, BEO, nr: 4045-303338, ek 2: 27 Mayıs 1912.

Sazonof'un Turhan Paşa ile yaptığı görüşmeden sonra, Osmanlı Hariciyesi konuyu 28 Mayıs'ta görüşmüş ve Turhan Paşa'ya şu tavsiyede bulunulmuştur;

*“Rusya Hariciye Nazırının verdiği garanti blöf dahi olsa buna sessizlikle karşılık vermek siyaset adabına uygun değildir. Osmanlı Devleti, Rusya ile ilişkilerini devam ettirmek ve geliştirmek niyetinde olduğundan emindir. Aldatma siyaseti tehlikeli olmakla birlikte bundan korunacağımızı Sazonof tahmin etmelidir. Bu durum Rusya Hariciye Nazırı'na açıklanmalıdır.”*³⁹³

Osmanlı Devleti'nin tüm çabalarına rağmen 1900 İtilafnamesi'nin kaldırılması yönünde Rusya'nın bir türlü geri adım atmaması ve hatta Osmanlı Devleti'ni sürekli türlü oyunlarla oyalaması üzerine Osmanlı Devleti Rusya'ya bir nota verme kararı almıştır.

10.Karadeniz Demiryolları İçin Meclis-i Vükela'da Yapılan Müzakere ve Rusya'ya Verilen Nota

Osmanlı Devleti, Rusya'nın Anadolu'nun bir kısmını işgal edeceğinden hep şüphe duyuyordu. Böyle bir durumla karşılaşmadan tedbir almak gerektiğinin farkına varan Osmanlı devlet adamları, Karadeniz Demiryolları'nı inşa ederek Anadolu'nun kuzeyi ve doğusuna demiryollarını uzatabilmek amacıyla Meclis-i Vükela'da konuyu müzakere etmişler ve Rusya Hükümeti'ne tebliğ edilmek üzere bir nota kaleme almışlardır.

Sürecin başından beri Rusya, Osmanlı Devleti'nin 1900 İtilafnamesi'ni ortadan kaldırmak için yaptığı her girişime karşı çıkararak sınır bölgesine uzatmak istediği demiryollarını ertelemeye çalışmaktadır. Karadeniz Demiryolları'nın yapımı ertelenecek olursa, Osmanlı Devleti'nin Anadolu'daki geleceğinin tehlikeye düşeceği açıktır. Osmanlı devlet adamlarına göre, Karadeniz Demiryolları Fransızlar tarafından yapılmazsa başka bir şirket de bu demiryollarını yapmayacaktır. Osmanlı Devleti'nin mali durumu kötü olduğundan Karadeniz Demiryolu hattını kendi imkanlarıyla inşa edemeyeceği, ancak verilecek nota ile Rusya saf dışı edilebilirse Erzincan'a kadar

³⁹³ BOA, BEO, nr: 4045-303338, ek 1: 29 Mayıs 1912.

demiryollarının uzatılabileceği ve bunun dışında önemli bir güçlüğü tesadüf edilmemesi beklenmektedir.

Sultan II. Abdülhamid döneminde 1900 Notası³⁹⁴ adıyla Rusya Hükümeti'ne karşı bir taahhütte bulunulmuş, Meclis-i Vükela tarafından karar altına alınan bu taahhütten ya kuvvetle ya da dostça Rusya'nın vazgeçirilmesi gerekmekteydi. Birinci şık Osmanlı Devleti'nin gücünün dâhilinde olmadığından Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını geri alma değilse de değiştirmek ve şartlarını hafifletmek hususunda ikinci şıktan faydalanılmak istenmiştir. II. Meşrutiyetin ilk günlerinden itibaren Karadeniz Demiryolları meselesi iktidara gelen hükümetlerin dikkatini çekmiş ve fakat Kamil Paşa kabinesi o sırada ortaya çıkan durum ve siyasi olaylardan dolayı, Hilmi Paşa kabinesi de hafif de olsa Rusya Hükümeti'ne karşı hiçbir taahhüde girmek istememek prensibini benimsediğinden bir başarıya ulaşamamıştır. Hakkı Paşa kabinesi zamanında gerek Rusya sefiriyle doğrudan doğruya ve gerek Fransa sefiriyle bilvasıta defalarca konu hakkında bahis açılmış ise de yine de bir neticeye varılamamıştır.

Karadeniz Demiryolları hatları; Samsun–Sivas–Çalta, Çalta–Erzincan–Pekeriç, Çalta–Harput, Pekeriç–Erzurum geniş hatlarıyla Pekeriç–Trabzon dar hatlarından ibaret olup uzunluğu 1158³⁹⁵ kilometredir. Geniş hatlar hem askeri hem ticari, dar hat ise yalnız iktisadi bir öneme haizdir. Bu demiryolu hatlarının Erzurum ile Harput'a ulaşması en az 8-10 sene tahmin edilmekteydi. Karadeniz Demiryolları'nın inşasına ise en geç 1913 senesi ilkbaharında başlanması düşünülmekteydi. Osmanlı Devleti'nin bekası ve geleceği noktasında bu hatların inşasından daha hayati bir mesele mevcut değildir. Bu hususta kazanılacak her bir gün Osmanlı İmparatorluğu'nun gelecekteki kaderi itibariyle özel bir kıymete sahiptir. Osmanlı devlet adamları Karadeniz Demiryolları'nı inşa etmeyi bir vatan görevi olarak addetmişlerdir. Osmanlı Devleti bu sırada en müşkül ve buhranlı döneminden birini geçirmektedir. Fakat yarının bugünden iyi olacağını temin edecek hiçbir şey mevcut olmadığından meselenin çözümü hususunda ortaya çıkan imkanı elden kaçırmamak konusunda Osmanlı Devleti bir karar ortaya koymuştur.

³⁹⁴ 31 Mart 1900 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya verdiğini bildiren imzalı nota.

³⁹⁵ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

Hatta daha ileri giderek Osmanlı devlet adamları, Rusya ile demiryolları hususunda devletin menfaatlerine uygun bir şekilde 1900 İtilafnamesi'ni hafifleterek ve değiştirerek bir anlaşma yapmak genel siyasi ilişkiler üzerinde iyi bir tesir yapacağı kanaati ortaya çıkmıştır.

Meclis-i Vükela'da cereyan eden müzakereler esnasında Karadeniz Demiryolları'nın inşası için İngiltere'den destek görebilme ihtimali ortaya çıkmış ve adı geçen hatların bizzat Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesinden bahis olunmuştur. İngiltere ile Rusya arasında bir yakınlaşma mevcut olmasından dolayı İngiltere Hükümeti'nin Rusya Hükümeti üzerinde bir nüfuz tesirinde bulunması düşüncesi olabilirse de Rusya ile doğrudan doğruya müttefik bulunan Fransa'nın yapamayacağı bir yardımın İngiltere tarafından yapılabilmesi beklenmemektedir.

Fransa'nın bu meseledeki durumu, Hakkı Paşa kabinesi zamanında bu demiryollarına dair müzakere cereyan etmeye başladığında, tabii olarak 1900 İtilafnamesi düşünülmüş ve Fransa Sefiri hükümetinin Rusya'nın menfaati doğrultusunda çalışılacağını ortaya koymuştur. Fakat sonradan başta Petersburg'da tesadüf edilen güçlükler nedeniyle olacak ki, Fransa Hükümeti tarafından lisan değiştirilerek Osmanlı Hükümeti'nin doğrudan doğruya Rusya ile müzakerelere girişilmesini ve güçlüklerle rastlanırsa Fransa tarafından çözüm için çalışılacağı ifade edilmiştir.³⁹⁶

Fransızların bu demiryolu hatlarının yapımını şiddetle arzu ettiklerinden şüphe yoktur. Memleketin en büyük teşebbüsünün Almanlara ait olduğunu iddia eden Fransızlar, 1200 kilometrelik bir demiryolu şebekesini inşa etmeyi siyaseten arzu edecekleri gibi doğrudan doğruya Fransa Sefiri de bunu siyasi bir başarı gibi görmektedir. Miktarı 20 milyon lira gibi bir meblağa ulaşacak olan bu girişimin Fransız sanat ve ticaretini doğrudan doğruya veya bilvasıta cezbedeceği açıktır. Bu çıkardan başka inşaatı bizzat üstlenecek olan şirketin 2-3 milyon lira raddesinde bir menfaat ortaya çıkaracağı da gözden uzak tutulmamalıdır. Bundan ötürü gerek burada Fransa Sefiri ile Osmanlı

³⁹⁶ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

Bankası Genel Müdürü'nün, gerek Paris'te sermayedarlar ile Fransa Hükümeti'nin türlü türlü girişimlerde buldukları kesindir. Rusya'nın bu sırada bir anlaşma yapmaya yanaşması hiç şüphe yoktur ki, Fransızların bu girişimlerinin bir sonucudur. Fransızların kendi menfaatleri doğrultusunda başarı sağlayamayacakları bir şeye Rusya nezdinde Osmanlı Devleti'nin lehine bir girişimde bulunmaları onlardan beklenen bir davranış değildir.

Karadeniz Demiryolları'nın yapımı için Fransızlardan vazgeçilip, İngilizlere yaptırılması konusuna gelirse malum olduğu üzere Hakkı Paşa hükümeti döneminde İngiltere'ye karşı gösterilmiş olan husumetten dolayı İngiliz sermayedarları Osmanlı Devleti ile ilgili yatırımlarla ilgilenmemekle birlikte hatta ellerinde bulunan hisseleri de satmışlardır. Meşrutiyetin ilanından sonra bir yakınlaşma olacağı sanılmış ise de böyle bir eğilim ortaya çıkmamıştır. Sömürgelerine dahi çok az sermaye aktaran İngiltere'nin, Osmanlı Devleti'nin iktisadi teşebbüslerine iştirak etmeyeceği kesin olarak anlaşılmıştır. İngiltere ile Fransa arasındaki farklar dolayısıyla İngiltere'den borç alınacak olur ise, daha ağır şartlarda ve bir iki milyon daha fazla bir borç altına girilmiş olacaktır.

Osmanlı Devleti'nin kendi imkanlarıyla Karadeniz Demiryolları'nı inşa etmesine gelirse, doğrusu 1900 İtilafnamesi'nin ifadesine bakılırsa Rusya Hükümeti'nin bu konuda itiraz etmeye hakkı olmadığı açıktır. Fakat Osmanlı Devleti Karadeniz Demiryolları'nı hangi kaynakla inşa edecektir? Bütçesinin durumuna bakılacak olursa amacına ulaşması çok uzun sürecektir. Bu kadar uzun zaman zarfında inşası düşünülen demiryolu hatları eğer inşa edilemez ise Osmanlı Devleti bu bölgenin hakimi olmaktan çıkacaktır. Bütçe açığının kapatılması için akd edilecek bir anlaşma ile borçlanmaya ilave olarak yapılacak istikrazın meblağı, Karadeniz Demiryolları'nın yapılmasını maddi olarak mümkün kılmamaktadır.³⁹⁷ Çünkü borçlanma Fransa'dan yapılacağından, Fransa'nın kendisinin inşa etmediği bir demiryolu hattı için para vermeyeceği kesindir. Buna herhangi bir dahili ve harici ortaya çıkabilecek ayaklanma vesaire esnasında para

³⁹⁷ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

tedarikinin de büsbütün ortadan kalkması durumunda Karadeniz Demiryolları'nın inşası için lazım olan zaman uzadıkça uzayacaktır.

Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında Karadeniz Demiryolları'nın Osmanlı Devleti tarafından yapılıp, lazım olan sermayeyi Fransa, İngiltere, Almanya, Avusturya veya Amerika'dan tedarik edilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmıştır. Avusturya'nın ekonomik durumunun borç vermeye müsait olmadığı, Almanya'nın Postdam görüşmesinin sonucu olarak büyüdüğü ve Amerika ile Chester Projesi'nin de şuanda düşünülmediği, son bir ihtimalin ise Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazının 1900 İtilafnamesi'ne uygun olarak Rusya sermayedarlarına verilmesinin isabetli olacağı düşünülmüştür. Ancak Rusya hatlarıyla birleşecek olan ve siyasi olarak da Rusya'ya karşı kullanılacak bu demiryolu hatlarının, Rus sermayedarlarına verilmesi, Sivas, Harput ve Erzurum vilayetlerini Rusya Genelkurmayı'nın ellerine teslim etmekten başka bir şey olmadığı anlaşılmıştır.

Yine Meclis-i Vükela'nın görüşüne göre, 1900 İtilafnamesi gereğince Rusya, Karadeniz Demiryolları'nı Bağdat Demiryolu şartlarıyla inşa etmeye mecburdur ancak Ruslar bu teşebbüse girişimde bulunacak olurlarsa dört beş milyon zarar etme ihtimalleri vardır. Osmanlı Devleti ise, Karadeniz Demiryolları hatlarını Bağdat Demiryolu hatlarından daha ağır maddi şartlar altında inşa ettirebilir fakat Osmanlı Devleti'nin mali durumunun bu zararı telafi etmeye gücü yetmez ancak bu zararı Rusya Hükümeti telafi edebilir. Yapımı için önemli sebepleri olan Karadeniz Demiryolları'nı Fransız sermayesinden başka bir sermaye ile yapmak ihtimali yoktur. Tecrübeler ve karşılıklı mütalaalara göre Karadeniz Demiryolları'nı inşa etmek için Rusya ile aramızdaki 1900 İtilafnamesi'ni ortadan kaldırmadan Fransa'nın bu inşaatı üstlenmeyeceği ortadadır. Bundan dolayı Rusya ile Osmanlı Devleti'nin bu itilafî bir sonuca ulaştırmaya çalışmaktan başka çareleri yoktur.³⁹⁸

³⁹⁸ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

Dönemin devlet adamları içerisinde Karadeniz Demiryolları konusuna en vakıf isim Nafia Nazırı Mehmet Cavit Bey'dir. Nafia Nazırı Cavit Bey'in 1900 İtilafnamesi ve Karadeniz Demiryolları konusunda görüşleri şöyledir:

“Doğrusu Osmanlı devlet adamları 1900 İtilafnamesi’ni pek hafife almışlardır. Meşrutiyet hükümetleri ise 1900 İtilafnamesi’ni tanımamışlar ve herhangi bir taahhüt altına girmemişlerdir. Osmanlı devlet adamları şöyle düşünüyorlar; bizim iç işlerimize ait bir konu olan Karadeniz Demiryolları’nın yapımına yabancı bir devletin müdahalesi kabul edilemez. Öncelikle 1900 İtilafnamesi zayıf bir taahhüt değildir. Taraflara hükümleri kesin siyasi bir vesika olan 1900 İtilafnamesi gerek Kamil Paşa ve gerek Hakkı Paşa kabineleri tarafından resmi olarak tanınmamıştır. Eğer biz bugün devletimizin iç işlerine ait bir mesele için kimseye danışmadan nota teati edecek olursak şüphesiz vatanımıza ihanet etmiş oluruz. Vaktiyle yapılmış bu ağır, acı ve şerir anlaşmanın şartlarını hafifletirsek vatanımıza hizmet etmiş oluruz. Ruslar, gerek 1900 İtilafnamesi’nde gerek bugünkü görüşmelerde iktisadi konulardan bahsediyorlar; fakat kim inkar edebilir ki, iktisadi çıkarlar bu meselede bir perde olarak kullanılıyor. Nasıl ki bizim itiraf edemediğimiz buradaki amacımız siyasi ve askeri ise Rusların da asıl maksatları siyasi ve askeri çıkarlardan başka bir şey değildir.”³⁹⁹

Osmanlı Devleti’nin 26 Haziran 1912 tarihinde Rusya’ya vereceği notanın amacı, Karadeniz Demiryolları’nı 8-10 sene içinde inşa edip tamamlayacağını bilgisini vermektir. Bundan dolayı da Osmanlı ve Rus demiryollarının birleşmesinin şartlarını düzenlemek ve ayrıca bu meseleye ilişkin iki devletin müşterek ticari menfaatlerini ve bölgesel ilişkilerini dikkate alarak çözüme kavuşturmak fikrinde olduğunu Rusya’ya tebliğ etmektir. Ancak Rusya’nın tekelinde, içeriği güçlü, siyasi ve resmi özellik arz eden 1900 Notası’nın bulunmasının Osmanlı Devleti açısından dezavantaj sağladığı düşünülmüştür. Bundan dolayı Rusya’ya verilecek imzasız notanın fazla etki etmeyeceği fikrinde olan Osmanlı devlet adamları eğer Rusya’nın bu notaya karşı harekete geçmesi durumunda siyasi bir zafer olarak algılanmasının doğru olacağı kanısına varmışlardır. Çünkü Rusya burada kendi talebini ortaya koyacaktır. Herhangi bir savaş durumunda Rusya’nın, Osmanlı ordusunun Erzurum’a mümkün olduğu kadar geç ulaşmasını istediği bilinen bir gerçektir. Fransa Sefiri’nin sözlerinden anlaşıldığına

³⁹⁹ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912.

göre; Rusya bir ihtimal 1900 İtilafnamesi'nin dışına çıkarak Osmanlı Devleti'nin Van ve çevresinde demiryolu yapmasına göz yumabilir. Ancak Rusya, Van ve çevresi değil de sadece Erzurum için bir sınırlama getirip Erzincan'a kadar olan bölgeye demiryolu inşa edilirse, en azından 10 ya da 12 yıl sonrasında adı geçen demiryolları Erzurum'a bağlanabilir. Böylelikle, Osmanlı Devleti zaman içinde bağımsız hareket etmesini engelleyen 1900 İtilafnamesi'nin taahhüdünden kurtulur.

Karadeniz Demiryolları'nın iktisadi bir meseleden çok hayati bir mesele olduğunu kabul eden Osmanlı devlet adamları için Erzurum'a kadar bu demiryollarının on sene zarfında uzatılmaması durumunda Osmanlı Devleti'nin en kuvvetli dayanağı olan şark vilayetlerini muhafaza etmenin imkanı kalmayacak ve bu demiryolları olmadan Osmanlı Devleti yaşayamayacaktır. Ortak kanaat ise, Karadeniz Demiryolları'nın ancak Rusya ile müzakereye girmekle yapılabileceği ve kaybedilecek bir dakikanın dahi olmadığıdır. Meclis-i Vükela'da Karadeniz Demiryolları müzakereleri cereyan ederken farklı sesler de çıkmıyor değildi. Dahiliye Nazırı Hacı Adil Bey Karadeniz Demiryolları'nın yapımının on sene ileriye ertelenmesini talep etmiş, Evkaf Nazırı Hayri Bey ise Rusya'ya nota verilmesinde fayda bulunmadığı yönünde görüş bildirmiştir.⁴⁰⁰

Meclis-i Vükela'da yapılan görüşme sonrasında şu notanın Rusya'ya verilmesi kararlaştırılmıştır:

“Osmanlı Devleti ile Rusya İmparatorluğu arasındaki mevcut olan dostane ilişkilere binaen Osmanlı Hükümeti Karadeniz havalisinde bir demiryolu şebekesi tesisi hakkındaki fikir ve görüşünü Rusya Hükümeti'ne bildirmek ister. Adi hatlı olacak olan ve Osmanlı Hükümeti'nce bizzat inşa edilmek istenilen işbu demiryolu şebekesi aşağıdaki hatlardan mürekkeptir:

*Samsun – Sivas – Çalta⁴⁰¹ }Erzincan – Pekiç – Harput }Pekiç }Erzurum –
Trabzon*

⁴⁰⁰ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16: 26 Haziran 1912.

⁴⁰¹ Bugün Erzincan İlinin İliç İlçesine bağlı bir köydür.

Henüz tetkik aşamasında olan dar hatlı Pakeriç – Trabzon şubesi buna dahil olmamak üzere bu şebekelerin uzunluğu 1158 kilometredir.

*Osmanlı Hükümeti bu 1158 kilometrenin inşası için hattın Erzurum ile Harput arasında yapılması zamanı asgari olarak 8-10 sene tahmin edilebilir. Bu zaman inşaata başlanmasından itibaren başlayacak ve fiiliyata ise 1913 senesi ilkbaharına doğru dahil olacaktır. Osmanlı Hükümeti, Osmanlı ve Rus demiryolu hatlarının ileride birleştirilmesi şartlarının icrasını ve buna bağlı olarak bilcümle meseleler bu demiryolu hatlarının inşasının gerekli sürede tamamlanması Rusya Hükümetiyle birlikte fasıl ve tesviye etmeye amadedir.*⁴⁰²

Meclis-i Vükela'nın onayladığı yukarıdaki nota Hariciye Nazırı Asım Bey tarafından Rusya Sefiri de Girs'e verilmiştir. De Girs bu notayı alırken çok tereddütlü bir şekilde davranmış hatta almak istememiştir. De Girs bu demiryollarının 15 sene zarfında inşa edilmesi gerektiğini söylemekle birlikte, Tevfik Paşa ile Zinovief arasında 1900 senesinde teati edilen notaları bu şekilde geçersiz kılmayı denediğini belirtmiştir. Görüşmenin sonuna doğru Asım Bey bu demiryolu inşaatının 13 yılda Mamahatun'a ulaştırılması için bir itilaf yapılması hakkındaki görüşünü de Girs'e sormuşsa da öyle bir projeye Rusya'nın onay vermesinin mümkün olmadığı cevabını almıştır.

Osmanlı Devleti tarafından Rusya Sefareti'ne verilen yukarıdaki notada, Osmanlı devlet adamları Karadeniz Demiryolları'nın önemini bildikleri ve bir an önce yapılmasını elzem gördüklerinden Rusya ile uzlaşma yoluna gitmek istemişlerdir. Osmanlı Devleti Karadeniz Demiryolları'nın yapımında iki devletin ticari menfaatlerini göz önünde bulundurulacağını beyan etmiştir. Zaten Rusya ve Osmanlı Devleti'nin demiryolları birleşirse ister istemez bu hususlar gündeme gelecektir. Rusya'nın istediği ise, 1900 İtilafnamesi'yle Osmanlı Devleti'nin topraklarında demiryolu yapılıp yapılmama ayrıcalığını önceden aldığı için bu hakkı rüçhana güvenerek Karadeniz Demiryolları'nın Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesi ya da bir yüklenici şirkete ihale edilmesi tehlikesini önleyecek yeni tavizler elde etmektir. Bundan sonra İttihat ve Terakki

⁴⁰² BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 18: 26 Haziran 1912.

iktidardan çekilmiş ve Karadeniz Demiryolları meselesi Balkan Savaşı'nın sonuna kadar ertelenmiştir.⁴⁰³

11.Karadeniz Demiryolları Hakkında Fransız – Rus Görüşmeleri

1912 yılının Ağustos ayında Fransa Başbakanı Poincare Rusya'ya gitmiştir. Petersburg'da Rusya Hariciye Nazırı Sazonof ile görüşen Poincare, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları konusunda durumu değiştirmek istemesinin nedenini sorarak, Bompar ile Çarikofo'un anlaşmalarını hatırlatmıştır. Bunun üzerine Sazonof Rusya'nın Karadeniz Demiryolları'nın inşaatının ertelenmesini, hatta daha da ileri giderek bazı kısımlardan Fransa'nın çekilmesini istediklerini söylemiştir. Fransa'nın bu işten vazgeçemeyeceğini belirten Poincare, Rusların isteklerinin makul olmadığını ve Karadeniz Demiryolları'nın Amerikalı grubun eline geçmeyeceğinin garantisinin bulunmadığını belirtmiştir. Sazonof, Poincare'nin ifadelerini doğru bulsa da Rus Genelkurmayı'nın kesin isteğinden dolayı konunun sürüncemede kaldığını, Karadeniz Demiryolları'nın doğu kısmı olan Trabzon–Erzincan hattının yapılmasına hükümetinin göz yumabileceğini; ancak Rus Genelkurmayı'nın demiryolunun Erzurum'a uzatılmasını istemediği ifade eder. Poincare'e göre Rusya, bu hattın Fransa'dan başka bir ülkenin yapmamasını istemekte, hatta Erzurum hattı için Fransız grubuna bir tercih hakkı verilmesine Rusya'nın onay verebileceğini düşünmektedir. Görüşme bittikten sonra Sazonof Rus Çarı'na sunduğu raporda; Fransızların, Türklerden daha Türk olmamaları gerektiğini ve Pekeriç–Erzurum hattı üzerinde üstelenmemeleri için ısrar etmesini Poincare'den rica ettiğini belirtmiştir.

Bir süre sonra Rusya Hariciye Nazırı Sazonof, İngiliz Kralı'nın konuğu olarak İngiltere'ye gider. Bu ziyareti sırasında Poincare ile görüşür. Görüşmede söz Karadeniz Demiryolları'ndan açıldığında Poincare, Karadeniz Demiryolları'nın yapımında teknik güçlükler ile verimi konusunda şüphelerin bulunduğunu, bundan dolayı da Karadeniz Demiryolları'nın Trabzon'a gidecek olan hattının şu an yapılamayacağını söyler. Bunun üzerine Sazonof, Osmanlı Hariciye Nazırı Asım Bey'in görüşlerine yakın bir şekilde

⁴⁰³ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 506-508.

Pekeriç'in yapılacak demiryolunun son noktası olması şartıyla Fransız-Rus anlaşmazlığını gidermek için konuyu Bakanlar Kuruluna sunacağını ifade eder. Rusya Hariciye Nazırı Sazonof, Pekeriç-Trabzon demiryolu hattının çok geç yapılacağını anlayınca Erzincan'a yakın olan Pekeriç'e kadar demiryolunun uzatılmasını onaylayarak, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını isteyen Fransızlarla mutabık kalmayı düşünmüştür.

Fransa'daki Rus Sefareti'nin Fransız Hükümeti'ne sunduğu 28 Aralık 1912 tarihli raporda; Sivas-Harpur-Diyarbakır ve Trabzon-Erzincan-Musul demiryollarının Rus sınırına giden demiryollarından, Fransa'nın menfaatleri açısından daha uygun olduğu söylenmişti.⁴⁰⁴ Fransızlar Rusya'nın, Erzurum'a bir demiryolu hattı uzanmasını kesinlikle istemediğini anlamışlardı. Ruslar bu demiryolunu hayati bir konu olarak gördüklerinden, ilgili imtiyazı da bir oldubitti ile aldıklarından hiçbir zaman elde ettikleri tavizden geri durmayacaklardı. Fransa Başbakanı Poincaré'ye göre, Karadeniz Demiryolları konusunda Rus siyaseti ile Fransız siyasetinin menfaatleri karşı karşıya gelmekteydi. Rusya Hükümeti, Babiali ile gelecekte karşı karşıya geleceği bölgelerde Osmanlı Devleti tarafından demiryolu inşa edilmesine son derece karşı çıkmıştır.⁴⁰⁵ Çünkü Rusya'nın muhalefeti tamamen askeri gerekçelere dayanıyordu. Rusya, kendi sınırlarına yakın olan Osmanlı vilayetlerine demiryolu yapılmasını istemediği gibi eğer yapılırsa Türklerin güçleneceğinin farkındaydı. Diğer taraftan Osmanlı Devleti özellikle sınır bölgelerinde bir Ermeni ayaklanması çıkarsa demiryolları sayesinde buralarda etkinliğini artıracak ve herhangi bir kargaşayı doğmadan bastıracaktı.⁴⁰⁶

12. Osmanlı – Fransız Antlaşması

Bilindiği üzere II. Balkan Savaşı 10 Ağustos 1913 tarihinde Bükreş Antlaşması'nın yapılmasıyla sona ermiştir. Balkan Savaşları'nın bitmesinin ardından Osmanlı Devleti

⁴⁰⁴ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım I, s. 508-510.

⁴⁰⁵ Raymond Poincaré, *Paylaşılmayan Osmanlı*, Çev. Mehmet Gayur, İstanbul, Akademi Titez Yayınları, 2013, s. 104.

⁴⁰⁶ Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, Haz. Muammer Sencer, İstanbul, İleri Yayınları, 2005, s. 300.

dikkatini yeniden toplayarak Karadeniz Demiryolları konusunu gündeme getirmiştir. Fransızların Anadolu’da demiryolları yapımına muhalefet etmelerini önlemek için birçok çaba sarf eden⁴⁰⁷ Osmanlı Devleti, Fransa ile 11 Eylül 1913 tarihinde bir anlaşma imzalamıştır. Maliye Nazırı Cavit Bey ve Fransa Hariciye Nazırı Doumergue tarafından hazırlanan anlaşmanın Karadeniz Demiryolları ile ilgili şartları şu şekilde özetlenebilir: Fransa, Osmanlı Devleti’nin paraya ihtiyacı olduğu için önce 500 sonra da 300 milyon Frank iki istikraz yapacaktır. Bu yapılan istikrazlar ile Osmanlı Devleti bütçe açığını kapatacaktır. Osmanlı Devleti ise bu istikraza karşı 80 milyon varidat gösterecektir.⁴⁰⁸ Anlaşmanın maddeleri aşağıdaki gibidir.

“Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine (Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics) verilen Karadeniz Demiryolları imtiyazının güzergahı şöyledir:

- 1. Samsun – Sivas – Pekiç demiryolu hattı. Tokat ve Harput’a yan hatlar. Yeşilirmakla Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray – Yozgat demiryolu.*
- 2. Havza – Bolu ve ileride Ereğli’ye doğru bir yan hat.*
- 3. Pekiç – Trabzon demiryolu.*
- 4. Harput – Ergani Maden demiryolu. Bitlis ve Van’a doğru uzanacak bir yan hat.*

Osmanlı işletme şirketi olarak kurulacak olan aynı Fransız firması 30 yıl için bu demiryollarını işletecektir.”⁴⁰⁹

Fransa, Anadolu’nun kuzeyinde 2000 kilometreden fazla demiryolu imtiyazı alarak Almanya’nın karşısına rakip olarak çıkmıştır.⁴¹⁰ Fransa’nın Karadeniz Demiryolları imtiyazını almasındaki amacı Anadolu’da söz sahibi olmaktır. Ayrıca Almanya’nın Anadolu–Bağdat Demiryolu ile Osmanlı topraklarında elde ettiği mali ve ekonomik ayrıcalıklardan rahatsız olduğu için kendisi de yeni bölgeler elde edip Almanya’nın

⁴⁰⁷ Earle, a.g.e., s. 227.

⁴⁰⁸ Erdem Karaca, “Osmanlı Devleti’nde Birinci Dünya Savaşı Öncesi Şimendiferler (Demiryolları) Meselesi (1913-1914)”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, Sayı: 27 (2010), s. 100.

⁴⁰⁹ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 16-17: 21 Nisan 1914; BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C II Kısım III, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 427.

⁴¹⁰ Edward Mead Earl, “Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik”, Çev. Münir Reşit, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 115 (1934), s. 443.

yayılmasına engel olmak istemektedir. Ancak bu sırada Fransa'nın Karadeniz Demiryolları'nın inşası için Rusya'nın itirazına uğrayacağı kesindi. Rusya her daim Osmanlı Devleti'nin güçsüz kalmasını istediği için konuyu uzatabildiği kadar sürüncemede bırakmak düşüncesindeydi. Karadeniz Demiryolları inşa edildiği takdirde Kars civarında bir buçuk kolordu fazladan asker bulunduracak olan Rusya, Fransa'ya da bu güçlü gerekçesini ileri sürdü.⁴¹¹ Osmanlı Devleti'nin demiryollarını Erzurum'a uzatması halinde Rus sınırına asker sevkiyatı hız kazanacaktı. Bu da Osmanlı Devleti için çok büyük bir avantajdı.

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti, 1913 senesinde Reji Ceneral şirketine Rumeli'de demiryolu ve limanın keşfinin yapılması için 2 milyon 115 bin guruş Maliye ve Nafia Nezareti'nden bütçe ayırmıştı.⁴¹² 20 Nisan 1914 tarihinde Maliye Nezareti tarafından hazırlanan Reji Ceneral şirketi ile yapılan Karadeniz Demiryolları sözleşmesinin inşaat ve işletme mukavelenameleri Meclis-i Mahsus tarafından Meclis-i Umumi'ye kanun haline getirilmesi için teklif edilmiştir.⁴¹³ Maliye Nezareti, hazırladığı geçici kanun layihasında; Reji Ceneral şirketi ile yapılan inşaat ve işletme sözleşmelerinin onaylandığını, kanunun ise 1914 Ekim ayının 14'ünden itibaren geçerli olacağını ve Heyet-i Vükela'nın bu işi yürüteceğini belirtir.⁴¹⁴ Reji Ceneral Şirketi'yle Karadeniz Demiryolları için yapılan inşaat ve işletme mukavelenamelerinin hükümlerinin onaylanmasından sonra düzenlenen layihanın geçici olarak kanuniyetinin yürürlüğe girmesi için Maliye Nezareti Meclis-i Vükela'dan yetki istemektedir.⁴¹⁵

Reji Ceneral de Şimendifer şirketine Anadolu'nun kuzeyindeki demiryollarının inşaa ve işletilmesi imtiyazı verilmiştir. Paris'te düzenlenen mukavele ve şartnameler imza edilmiş ve Padişah V. Mehmet Reşat tarafından da bu imtiyaz onaylanmıştır. Bundan sonra konu Fransa Hükümeti'ne tebliğ edilmiştir. Padişah V. Mehmet Reşat'ın Reji Ceneral de Şimendifer şirketine verilen imtiyazı onaylamasından sonra Maliye Nazırı

⁴¹¹ Bayur, *a.g.e.*, C II kısım III. s. 424-435.

⁴¹² BOA, İ.DUİT, nr: 84-44, ek 1: 21 Eylül 1913; *Düstur*, İkinci Tertip, C VIII, Evkaf Matbaası, İstanbul, 1928, s. 976; *Takvim-i Vakâyi*, 23 Eylül 1913, s. 2.

⁴¹³ BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), nr: 183-13, ek 9: 20 Nisan 1914, BOA, MV, nr: 234-154, ek 1: 20 Nisan 1914.

⁴¹⁴ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 2: 21 Nisan 1914; BOA, İ.MMS, nr: 183-13, ek 7: 21 Nisan 1914.

⁴¹⁵ BOA, BEO, nr: 4279-320854, ek 1: 21 Nisan 1914.

Cavit Bey mukavelenamelerin uygun bir zamanda Paris'te imzalanması için izin istemiştir.⁴¹⁶ Ayrıca Maliye Nezareti tarafından Reji Ceneral şirketinin emrine 2 buçuk milyon Frank Osmanlı Bankası'na yatırılmıştır. Yine adı geçen şirketin emrine 2 buçuk milyon Frank daha verilmesi kararlaştırılmıştır.⁴¹⁷

13.Osmanlı – Rus İtilafı

Balkan Savaşları bittikten sonra Fransa'yla görüşmeler yapıldığı gibi 1913 Ekim ayının başlarında Rusya ile de Karadeniz Demiryolları konusunda müzakereler yapılmıştır.⁴¹⁸ Bu görüşmelerde ilginç bir şekilde Rusya, 1900 İtilafnamesi'nin yeniden müzakere edilmesini talep etmiştir. Rusya'ya göre, Ermenilerle meskun vilayetler hakkında 1900 İtilafnamesi'nin hükümleri açık değildir. Osmanlı Devleti'ne göre ise, Fransızların inşa edeceği Karadeniz Demiryolları konusunda Rusların duruşunda belirsizlik mevcuttur. Beklenmedik bir şekilde aniden gelen bu teklif karşısında şaşırان Osmanlı Devleti yetkilileri, fırsattan yararlanmak için vakit kaybetmeden demiryolları konusunu gündeme getirip müzakereye girişmişlerdir. Rusya tarafından teklif edilen Ermenilerin yaşadığı vilayetlerde yapılacak olan ıslahat projesi Almanların talebi üzerine bazı değişikliklere uğramıştır. Bilindiği gibi Osmanlı Devleti Fransız Reji Ceneral şirketi ile anlaşma yapmıştı. Karadeniz Demiryolları'nın inşaatını Fransa'ya yaptırabilmesi için Osmanlı Devleti'nin Rusya ile de mutabakata varması gerekmektedir. Müzakereler sırasında Rusya, Osmanlı Devleti'nden Karadeniz Demiryolları üzerinde teftiş ve mali iştirak hakkı istedi.⁴¹⁹

Osmanlı Devleti bunun üzerine Rusya'ya karşı şu kozları kullandı. İlk olarak, ülkenin büyük bir bölgesinin ekonomik açıdan imardan mahrum bırakılamayacağı gibi bu demiryollarının asayiş için de elzem konumda olduğuydu. İkinci olarak Osmanlı Devleti, İngiltere'nin doğu vilayetlerindeki Ermenilerin koruyucusu durumundan dolayı ıslahat istediğini ve bu ıslahatı demiryolu olmadan yürütmenin imkansız olduğunu öne

⁴¹⁶ BOA, BEO, nr: 4279-320910, ek 2: 23 Nisan 1914.

⁴¹⁷ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 133-14, ek 9: 4 Haziran 1914.

⁴¹⁸ "Osmanlı – Rus Müzakeratı", *İkdam*, 18 Ekim 1913, s. 3.

⁴¹⁹ "Türkiye – Rusya Müzakeratı", *Tanin*, 14 Ekim 1913, s. 2.

sürmüştü. Üçüncü olarak ise, Karadeniz Demiryolları'nı Amerikalı bir gruba inşa ettirip, işletmesini de Osmanlı Devleti'nin kendisinin yapabileceğini ancak Rusya'nın müttefiki olan Fransızlara bu işi yaptırmak istediğini belirtmişti. Fransızlar da bu arada Rusların duruşu açık olmadığından Karadeniz Demiryolları'nı kendi sermayedarlarına yaptırmak için Rusya üzerinde baskı kurmuşlardır.⁴²⁰

Öte yandan Londra Sefiri Rıfat Paşa, Rusya'nın Karadeniz sahilindeki demiryolu ayrıcalığından vazgeçirilmesine dair Hariciye Nazırı Gabriel Efendi'ye yazdığı raporda; devam eden müzakerelerin sonunda Karadeniz Demiryolları konusunda Rusya'nın pes etmesini sağlamak gerektiğinden bahsetmiştir. Rıfat Paşa bu meselenin de diğer meseleler gibi başarıyla çözümlenmesi için olanaklar el verdiği ölçüde Ruslara karşı diplomasi sertleştirilmesi kanısındadır. Rıfat Paşa'nın raporunun devamı şöyleydi:

*“Artık Asya’da sahip olduklarımızı değerlendirmeye yönelmemiz için, bizimle sulh yapmayı istiyorsunuz. Oysa bunun için gereken yerlerde demiryolları, karayolları ve limanlar yapma hürriyetine ve paraya ihtiyacımız var. Bizi, hâkimiyetimizin gereği olan haklarımızı ve yetilerimizi kullanmaktan suni bir biçimde men eden uluslararası düzeydeki tüm engellerimizi kaldırın. Haklarımız ve yetilerimiz olmadan, ülkede yeni bir iş yapmamız mümkün olmayacaktır. İstedığımız kısıtlamaların birer birer söylenmesi, hatta Avrupa’nın bize boyun eğmeyi teklif ettiği toprak feragati karşısında ortadan kaldırılmasından bahsedilmesi gerekir. Onun bilhassa önem verdiği, Edirne’nin Bulgarlara verilmesidir. Adalar için ise, bir çözüm elde edebileceğimiz kanaatindeyim.”*⁴²¹

Osmanlı Devleti'nin bu bağdan kurtulması için her türlü yolun denenmesini salık veren Rıfat Paşa gibi Paris Sefareti'nden de Hariciye Nezareti'ne Karadeniz Demiryolları için yapılan müzakerelerde Rusya'nın 1900 İtilafnamesi ile aldığı rüçhan hakkından vazgeçirilip geçirilmediği sorulmuştur.⁴²²

⁴²⁰ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım III, s. 435-436.

⁴²¹ BOA, HR.SYS, nr: 2913-38, ek 1: 21 Ocak 1913.

⁴²² BOA, HR.SYS, nr: 2086-78, ek 1: 21 Ocak 1913.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan müzakereler üç temel sorun etrafında şekillenmiştir. Bunların birincisi; 1900 İtilafnamesi ile yapılan itilafın düzenlenmesi, ikincisi; Doğu vilayetlerinde ıslahat yapılması hakkında Rusya tarafından ortaya atılıp Almanya'nın talebi üzerine ertelenen layiha, üçüncüsü de, iktisadi konulardır.⁴²³ Rusya, Karadeniz Demiryolları'nın bizzat Osmanlı Devleti tarafından inşa edilemeyeceğini bildiğinden bu şarta bağlı olarak 1900 İtilafnamesi konusunda Osmanlı Devleti ile uzlaşmaya varmıştır. Rusya, bu demiryolu hattının Fransız sermayesi ile Osmanlı Hükümeti tarafından inşa edilirse bir hak iddia etmeye salahiyeti olmayacağından korkarak, Osmanlı Devleti ile vardığı mutabakat olan 1900 İtilafnamesi'ni sonlandırmak ve bu suretle de Anadolu'da inşa edilecek demiryollarından kendisine bir menfaat temin etmek istemektedir. Şayet Osmanlı Devleti ile Fransız sermayesi bizzat bu demiryollarını inşa ederse Rusya'nın bundan sonra hiçbir taviz talep etmeye hakkı olmayacaktır.⁴²⁴

Osmanlı–Rus müzakereleri devam ederken Rusya basını da konuyu ilgi ile takip ediyordu. *Novye Vremya* gazetesi; Osmanlı Devleti'nin Ermenilerin yaşadığı doğu vilayetleri ile Kafkasya sınırlarında demiryolu inşa etmesine dair 1900 senesinde Rusya ile Türkiye arasında yapılan itilafnamenin yeniden müzakere edildiğini konu etmektedir. Rusya'nın Karadeniz Demiryolları ayrıcalığına sahip olduğunu ifade eden gazete, Rus sermayedarlarının ataleti yüzünden 1900 İtilafnamesi'nden Rusya'nın iktisadi olarak istifade edemediğini yazmaktadır. Osmanlı'nın doğu vilayetlerinde demiryolu yapımına muhalefet etmenin Rusya'ya bir fayda sağlamadığını da belirten *Novye Vremya* gazetesi en azından adı geçen demiryollarının Rus dostlarının elinde bulunmasının daha iyi olacağını yazmaktadır.⁴²⁵

Maliye Nazırı Cavit Bey ile Rusya Sefiri de Girs arasında müzakereler devam ederken, Cavit Bey *İkdam* gazetesine 25 Ekim'de beyanatta bulunmuştur. Cavit Bey ifadesinde müzakerelerin başarılı bir şekilde devam ettiğini ve bu hafta anlaşmanın sağlanacağını

⁴²³ “Osmanlı – Rus Müzakereleri”, *İkdam*, 23 Ekim 1913, s. 2.

⁴²⁴ “Anadolu'da Şimendifer İnşaatı”, *İkdam*, 20 Ekim 1913, s. 2.

⁴²⁵ “Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

ümit ettiğini belirtmiştir.⁴²⁶ Bu açıklamadan kısa bir süre sonra 28 Ekim 1913 tarihinde Maliye Nazırı Cavit Bey ile Rusya Sefiri de Girs arasında müzakereler bitmiş ve anlaşma sağlanmıştır. Petersburg'a gönderilen anlaşma metni orada imzalanırsa yürürlüğe girecektir. Rusya bu müzakerelerde 1900 senesinde Sultan II. Abdülhamid ile akdedilen itilafnameyi kendine dayanak olarak almıştı. Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki itilafa göre Rusya, Fransa'nın Karadeniz Demiryolları'nı inşa etmesine onay vermiştir. Ancak yapılacak demiryolları Erzurum'a uzatılmayacaktır.⁴²⁷ Bu itilafa göre Osmanlı Devleti, Trabzon–Pekeriç–Harput–Diyarbakır hattının ilerisine 12 yıl içinde demiryolu yaptırmayacaktır. Bu madde ile Rusya hem kendi sınırına doğru hem de İran'a doğru Osmanlı demiryollarının önünü kesmiş oluyordu. Son olarak ise, Bitlis ve Van'a giden demiryolu hatları yukarıdaki maddenin dışında tutulmuştur. Yapılan itilaf gereğince Osmanlı Devleti, Trabzon-Pekeriç-Harput-Diyarbakır hattının doğusunda herhangi bir demiryolu inşa edecek olursa ya Rus sermayedarına imtiyaz verecek ya da Osmanlı bütçesinin gelirleriyle yaptırılacaktır. 1913 yılının sonbaharında yapılan Osmanlı–Rus İtilafı ile 1900 İtilafnamesi ortadan kalkmıştır; ancak Osmanlı Devleti, Rusya tarafından yine birtakım kısıtlamalara maruz kalmıştır.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan 1913 yılındaki itilafnamede, Rusya adı geçen hattın doğusu haricinde demiryolu imtiyazının Fransızlara verilmesine onay vermiştir. Bitlis ve Van demiryolu bu hatlardan ayrıdır. Eğer Osmanlı Devleti bu hattın doğusuna demiryolu yapmak isterse Rusya'ya imtiyaz verecek, Osmanlı Devleti bu hattı borçlanarak yapamayacağı gibi kendi hesabına yüklenici firmalara da yaptıramayacaktır. Kısacası Osmanlı Devleti'nin maliyesinin durumu ortadayken ya Karadeniz Demiryolları inşa edilemeyecek ya da Rusya tarafından inşa edilip işletilecektir.⁴²⁸ Yeni yapılan bu itilaf ile Osmanlı Devleti 1900 İtilafnamesi'nden daha ağır bir taahhüt altına girmiştir. Karlı olduğu tek taraf Trabzon'dan Erzincan'a kadar ve Van hattı ayrı olarak bir demiryolu inşa etme iznidir. İşin ilginç olan kısmı ise kendi topraklarında Osmanlı Devleti'nin bir başka devletin izni olmadan hareket edememesidir.

⁴²⁶ “Osmanlı – Rus İtilafı”, *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

⁴²⁷ “Türkiye – Rusya Müzakereleri”, *Tanin*, 28 Ekim 1913, s. 2.

⁴²⁸ Bayur, *a.g.e.*, C II Kısım III, s. 436.

Maliye Nazırı Cavit Bey Alman *Berliner Tageblatt* gazetesine bununla ilgili değerlendirmelerde bulunmuştur. Suriye’de Fransızlar tarafından inşa edilecek hatların Bağdat hattına bağlanması hakkındaki şüpheleri izale etmek için, Alman kamuoyunun bu hususta endişe etmemesi gerektiğini söyleyen Cavit Bey, Bağdat hattı ile rekabet edecek bir hat daha mevcut olmadığını ifade etmiştir.⁴²⁹ Cavit Bey Anadolu’nun kuzeyindeki demiryolu hatlarını Fransızlara imtiyaz vererek yaptırmak isterken diğer taraftan da Deutsche Bank ile yapılacak istikraz anlaşması için Almanları küstürmek istemiyordu. Bağdat Demiryolu hattına rakip olacak bir hat olmadığını bu nedenle vurgulamıştı.

Bu arada Rusya Hariciye Nazırı Sazonof’un gazetecilere verdiği beyanatta; Vilayat-ı Şarkiye’de Osmanlı Devleti’nin verdiği demiryolu imtiyazları için Rusya ile Fransa’nın anlaşmalarını belirtmiştir.⁴³⁰ Aslında Rusya Karadeniz Demiryolları’nın inşasına karşı yaptığı muhalefetten şu şartla vazgeçmiştir. Rusya’nın Kafkasya’daki inşa edeceği askeri demiryollarını tamamlayana kadar Fransa Karadeniz Demiryolları’nın inşaatına başlamayacaktır.⁴³¹ Sazonof, Karadeniz Demiryolları konusunda Fransa ile yaptıkları anlaşma için “Küçük Asya’daki demiryolları imtiyazları alanında, karşılıklı çıkarlarımızı fazla güçlük çekmeden sınırlamayı başardık” demiştir.⁴³²

Osmanlı Devleti, Rusya’nın bir savaş durumunda Kafkasya’dan saldırıya geçeceğini bilmektedir. Zaten buna karşı tedbir almak amacıyla Karadeniz Demiryolları’nı bir an önce inşa etmek istemektedir. Bu arada Osmanlı devlet adamları Rusya’nın her faaliyetinden şüphe duymaktadırlar. Bu çerçevede Turhan Paşa Sazonof ile bir görüşme yaparak, Rusya’nın Kafkasya’ya askeri yığınak yaptığını sormuş, Sazonof bunu kesin bir dille reddetmiştir. Turhan Paşa, Kazak tümeninin Kafkasya’ya gönderilmemesi konusunda Sazonof’u ikna edemediğini söylemiştir. Sazonof, bu kararı iki sene önce aldıklarından geri adım atılmayacağını ifade etmiştir. Turhan Paşa, Hariciye Nezareti’ne verdiği raporda; “Sazonof Osmanlı Devleti’nin kuşkulanaacağı hiçbir şey

⁴²⁹ “Cavit Bey’in Beyanati”, *İkdam*, 14 Kasım 1913, s. 3.

⁴³⁰ “Şimendifer İmtiyazı Meselesi”, *Tanin*, 15 Kasım 1913, s. 3.

⁴³¹ Earl, a.g.m., s. 443.

⁴³² Sazonov, a.g.e., s. 294.

olmadığı konusunda ısrar ediyorsa da düşünceme göre müteyakkız durumda olmalıyız” demiştir.⁴³³

14.Alman – Fransız Antlaşması

Osmanlı Devleti topraklarında Alman ve Fransız demiryolu imtiyazlarının birbiriyle çatışmasını önlemek amacıyla 19 ve 20 Ağustos ile 24, 25 ve 26 Eylül 1913 tarihlerinde Berlin’de birbirini takip eden görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler Alman etkinlik bölgesi olan Anadolu–Bağdat Demiryolu hattı ile Fransız etkinlik bölgesi Karadeniz Demiryolları’nın birbiriyle bağlantısını sağlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Almanya’yı Dr. von Gwinner ve Dr. Helfferich, Fransa’yı Banque de France idarecilerinden Baron de Neuflyze ve Osmanlı Bankası Genel Sekreteri M. de Klapka temsil etmiştir. Görüşmelere Osmanlı, Almanya ve Fransa Hariciye Nazırlıklarının temsilcileri de katılmıştır. Müzakereler başladığında Alman ve Fransız çıkar çatışmaları aşılabilir gibi göründüyse de bu güçlükler kısa zamanda ortadan kaldırılmıştır. Müzakerelerin sonucunda 15 Şubat 1914 tarihinde gizli Fransız–Alman anlaşması yapılmıştır ki bu anlaşma I. Dünya Savaşı’nın hemen önünde yapılmış uluslararası anlaşmaların en önemlilerinden bir tanesidir.

Anlaşmaya göre; Anadolu’nun kuzeyi, demiryolu yapımı ve işletmesi bakımından Fransızların etkinlik bölgesi olarak tanımlanmıştır. Karadeniz Demiryolları ile Anadolu–Bağdat Demiryolları’nın birbirine bağlanması için de anlaşılmış, 15 Şubat 1914 tarihli bu anlaşma Fransız ve Alman şirketleri arasında yapılmıştır. Anlaşmayı ayrıca Fransa’nın Berlin Sefiri ile Alman Hariciye Nezareti’nden bir yetkili de imzalamıştır. Bu anlaşmanın Osmanlı Devleti tarafından kabul edilip, Padişah tarafından onaylandığı belirtilmelidir.⁴³⁴

⁴³³ BOA, BEO, nr: 4190-314227, ek 2: 13 Mart 1913.

⁴³⁴ Earle, *a.g.e.*, s. 227-229.

15.Reji Ceneral de Şimendifer Şirketi'nin İmtiyazı'nın Osmanlı Devleti Tarafından Feshedilmesi

Anadolu'nun kuzeyine ve doğusuna demiryollarını uzatamamanın eksikliğini yaşayan Osmanlı Devleti, bu eksikliği gidermek amacıyla II. Meşrutiyet'ten sonra Karadeniz Demiryolları konusunda büyük çabalar sarf etmiştir; ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması ile birlikte hepsi suya düşmüştür. I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesinin ardından Karadeniz Demiryolları hattının imtiyaz sahibi Reji Ceneral de Şimendifer şirketiyle yapılan anlaşma Osmanlı Devleti tarafından fesh edilmiştir. Savaş hali ve Osmanlı Devleti ile Fransa arasında diplomatik ilişkilerin kesilmesi nedeniyle bu durum gerçekleşmiştir. Karadeniz Demiryolları için yapılan anlaşmanın feshedilmesi üzerine Fransa, konuyu I. Dünya Savaşı'nın başında tarafsız olan devletlerden Amerika Birleşik Devletleri'ne aksettirerek Amerika'nın İstanbul Sefareti üzerinden Osmanlı Devleti'ne itirazda bulunmuştur.

Amerikan Sefareti 31 Ağustos 1915 tarihinde konuyla ilgili olarak Osmanlı Hariciye Nezareti'ne sözlü nota vermiştir. Verilen sözlü notada; Karadeniz Demiryollarına ilişkin tüm uzlaşmaların feshedildiği ve imtiyaz sahibi şirketin Samsun–Sivas hattının tüm araç ve gereçlerini Osmanlı Devleti'ne teslim etmek zorunda bırakıldığı belirtilmiştir. Amerikan Sefareti bu durumu protesto ederek, Fransa'nın haklarının yasal olarak saklı kaldığını ve Reji Ceneral de Şimendifer şirketinin zararlarının tazminat yoluyla alınacağını belirtmiştir.⁴³⁵

Hem şirketin itirazı hem de Amerika'nın sözlü protestosuna karşın Osmanlı Devleti, savaştan dolayı bu imtiyazın yok hükmünde olduğunu 22 Eylül tarihinde şirkete bildirmiştir.⁴³⁶ Ayrıca savaştan önce Samsun–Sivas demiryolu inşaatının Reji Ceneral de Şimendifer adlı Fransız şirketine teslim edildiği ve zabıtnamelerin imza edilerek düzenlendiği, ancak bu anlaşmanın Osmanlı Devleti ile Fransa Hükümeti arasında imzalanmadığından dolayı anlaşmanın savaş hali nedeniyle yok hükmünde olduğu

⁴³⁵ BOA, HR.SYS, nr: 2268-3, ek 1: 31 Ağustos 1915.

⁴³⁶ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 133-14, ek 13: 22 Eylül 1915.

belirtilmiştir.⁴³⁷ Reji Ceneral Şirketi'nin taahhütlerini temin edecek kefalet akçesini de yatırmadığı ilave edilmiştir. Bunun dışında Osmanlı Devleti haklılığını ispat etmek amacıyla iki taraftın tabi olduğu 1907 yılında gerçekleştirilen Uluslararası Lahey İkinci Sulh Konferansının dördüncü mukavelenamesinin ekinde bulunan kanunlara ilişkin nizamnamenin 23. maddesini dayanak olarak göstermiştir. Bu maddede “hasım olan tarafın vatandaşına ait hukuk ve davanın feshi, iptal, talik ve ertelenmesine binaen sözleşmenin yok hükmünde olduğu” hükmü vardı.⁴³⁸ Diğer taraftan Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği Amerikan Sefareti'ne verilecek cevaba bir ekleme yapmıştır. Hukuk Müşavirliğine göre; 23. maddenin sekizinci fıkrası gereği savaşın başlamasından sonra imtiyazın yok hükmünde olduğunu iddia etmenin geçici olduğu vurgusudur. Amerikan Sefareti'nin konunun bu noktasına değinmediğinden ve Reji Ceneral Şirketi'ne savaştan önce yapılan devir teslim işlemini delil göstermemiş olmasından dolayı bunun dile getirilmemesinin uygun olacağı ifade edilmiştir.⁴³⁹

Fransız grubun temsilcilerinden Baron Domafar'ın vekili Loşa Osmanlı Devleti ile Fransız grup arasında yapılan mukavelenamenin 24. maddesine dayanarak Samsun–Sivas Demiryolu'nun imtiyazının kaldırılmasına itiraz etmiştir. Nafia Nezareti, imtiyazın kaldırılmasına gösterdiği gerekçede, Reji Ceneral de Şimendifer Şirketi'nin Karadeniz Demiryolları inşaatını yerine getiremeyeceği kanaatine vardığını, ayrıca maliyeti yüksek olan kısımların bulunmasından dolayı inşaatın tamamlanma süresinin uzaması durumunda Osmanlı Devleti'nin de istediği zaman imtiyazı feshedebileceği ifade edilmiştir. Çünkü 24. madde hatların kısım kısım bitirilmesi değil, inşaatın tamamının bitirilmesini belirtilmiştir. Reji Ceneral Şirketi inşaatın sadece Samsun–Sivas kısmına başlamış, ne var ki imtiyazın diğer kısımları için herhangi bir faaliyete girişilmemişti. Bundan dolayı mukavele şartları Osmanlı Devleti'ni destekler nitelikteydi.⁴⁴⁰

⁴³⁷ BOA, HR.SYS, nr: 2268-3, ek 5: 22 Eylül 1915.

⁴³⁸ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 133-14, ek 13: 22 Eylül 1915.

⁴³⁹ BOA, HR.SYS, nr: 2268-3, ek 6: 10 Ekim 1915.

⁴⁴⁰ BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 133-14, ek 7: 7 Kasım 1915.

Bu istişarelerden sonra Hariciye Nezareti, uyuşmazlığın çözümü için diplomatik ilişkilerin yürütülmesine aracılık eden tarafsız devlet olan Amerika Birleşik Devletleri'ne 24 Kasım 1915 tarihinde sözlü nota ile karşılık vermiştir. Notada şu ifadeler kullanılmıştır:

“1914 yılında, demiryolları ve limanlara ilişkin düzenlenen Fransız–Türk Anlaşması ile bir Fransız grubunun Samsun–Sivas hattının yapımı ile görevlendirildiği doğrudur. Ne var ki, içinde bulunulan savaşın başlaması ile iptal olup, artık mevcut olmayan, iki devlet arasında bir anlaşmadır. Bundan dolayı söz konusu anlaşma, artık Babıali için, ne Fransız Cumhuriyeti'nin ne de yukarıda bahsi geçen grubun hak iddia edebileceği bir mükellefiyet arz etmemektedir.

Diğer yandan, Osmanlı Devleti ile Régie Générale de Chemins de fer et Travaux Publico şirketi arasında hiçbir anlaşma imzalanmamış ve adı geçen şirket tarafından yükümlülüklerinin taahhüdü olarak herhangi bir kefalet akçesi ödenmemiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti ile adı geçen şirket arasında karşılıklı bir taahhüt yoktur.

Bu koşullar dikkate alındığında, savaş durumunun ortadan kaldırdığı Fransız Hükümeti'nin haklarının ve hiçbir sözleşmeye dayanmayan Fransız şirketinin haklarının saklı kalması mümkün değildir.”⁴⁴¹

Osmanlı Devleti, Amerika Birleşik Devletleri'ne verdiği yukarıdaki nota ile Fransız iddialarını çürütmüştür. Savaştan önce bir Fransız grubunun görevlendirildiğini ifade eden Osmanlı Devleti, iki devlet arasında savaş çıktığından dolayı bu anlaşmanın iptal edildiğini tekrar belirtmek zorunda kalmıştır. Bu uzun ve sancılı süreç I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte sona ermiş ve Karadeniz Demiryolları hiçbir zaman inşa edilememiştir. Ancak Cumhuriyet döneminde sadece Samsun–Sivas Demiryolu inşa edilmiş ve buna ek olarak da Sivas'tan Erzurum'a uzatılan demiryolu hattı 1939 yılında tamamlanmıştır. Anadolu–Bağdat Demiryolu'nun imtiyazının Almanya'ya verilmesiyle birlikte ortaya çıkan Karadeniz Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin tüm çabalarına rağmen bir türlü inşa edilememiştir. Rusya, bu uzun sürecin sonunda siyasetinde başarılı olmuştur.

⁴⁴¹ BOA, HR.SYS, nr: 2268-3, ek 7: 24 Kasım 1915.

SONUÇ

Demiryollarının modern anlamda ortaya çıkmasından sonra dönemin devletleri tarafından zorunlu bir gereksinim olarak görülen çağının en ileri nakliye ve taşıma aracıydı. Çağın gereklerine uymak isteyen Osmanlı Devleti de demiryollarına sahip olmak istemiş; ancak Osmanlı Devleti'nde demiryolları güzergahında sanayileşmiş diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi fabrikalar ve büyük sanayi kuruluşları açamamıştır. Kendi demiryollarını yapacak teknolojiye sahip olmayan Osmanlı Devleti imtiyaz verme yoluyla demiryollarını inşa ettirmiş ve bu durum da devleti büyük bir külfet altına sokmuştur. Osmanlı Devleti'nin hem konumundan, hem de imtiyaz vermesinden dolayı demiryolları konusu her zaman Avrupalı devletlerin ilgisini çekmiştir.

Demiryolları sadece iktisadi olarak değil aynı zamanda siyasi ve askeri olarak da önemliydi. Osmanlı Devleti bu teknolojiyi topraklarına getirmeye karar verdiğinde, ülkeye nüfuz etmek isteyen sanayileşmiş Avrupalı devletlerin ilgisini çekmiştir. Anadolu–Bağdat Demiryolu'nun kuzey yönündeki kolu olan Karadeniz Demiryolları Rusya'nın ilgi sahasına giriyordu. Anadolu–Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden rahatsız olan Rusya diğer Avrupa devletlerinden farklı bir pozisyon almıştır. İngiltere, Fransa gibi ülkeler bu demiryollarını kendileri değil de Almanya'nın inşa etmesine muhalefet ederken Rusya konuya sadece iktisadi olarak değil siyasi nüfuz kaybı gözüyle de bakmıştır. Osmanlı Devleti'nin komşusu olan Rusya kendi nüfuz bölgesine demiryolu hattı yapılmasına muhalefet ettiği için Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını istemiş; fakat onun buradaki amacı demiryolu inşa etmek değil, tam tersine bölgedeki nüfuzunu sürdürmektir.

Uzun ve sancılı müzakerelerin sonunda Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya vermek zorunda kalmış, buna karşılık ise; 1896 yılında doğu vilayetlerinde çıkan ayaklanmayla Rusya'ya kaçan Ermenilerin Osmanlı topraklarına geri dönmelerine engel olmuştur. II. Meşrutiyet'ten sonra Ermenilerin Osmanlı topraklarına dönmesi ile birlikte Rusya nezdinde birçok girişimde

bulunan Osmanlı Devleti, 1900 İtilafnamesi'nin şartlarının ortadan kalktığını öne sürmüş ve 1913 yılında da Rusya'nın onayını alarak Fransız bir gruba Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını vermiştir.

I. Dünya Savaşı'nın öncesinde Karadeniz Demiryolları konusu o kadar karmaşık bir durum almıştır ki, Osmanlı topraklarında büyük devletlerin çıkarları birbirine girmiştir. Almanya'nın Anadolu–Bağdat Demiryolu imtiyazını alması Anadolu'nun bir kısmını Almanya'nın iktisadi nüfuz alanı haline getirmiş, Rusya'nın Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını alması Rusya'nın var olan nüfuzunu pekiştirmiş, Fransa'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazını alması ise Rusya ile çıkar alanlarını paylaşmalarına yol açmıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti arada sıkışıp kalmış, bir denge politikası gütmeye çalışırken bunu sürdürmekte zorlanmıştır. Çıkar alanları ve nüfuz bölgeleri kavgasının sonunda imtiyazlar savaşıyla hurda bir demiryolu ağına sahip olan Osmanlı Devleti'nin üzerinde yükselen Türkiye Cumhuriyeti bu mirastan bugün büyük oranda kurtulmuştur. Çar II. Nikola St. Petersburg–Moskova hattının güzergahını bastonu ile çizerken, Sultan II. Abdülhamid ise demiryolu inşa ettirmek için ülkesinin kaynaklarını istismar etmek isteyenler ile paylaşmak durumunda kalmıştır.

Sultan II. Abdülhamid, Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığını Rusya'ya vermesinin karşılığında Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne dönüşlerini engellemiştir. Sultan, daha önce de belirtildiği gibi Ermenilerin memleketlerine dönmeleri halinde Anadolu'da birçok isyan çıkacağını öngörmüştür. II. Meşrutiyet'in getirdiği hürriyet ortamı ile birlikte firari Ermeniler Osmanlı topraklarına dönmüş ve I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden sonra 1915 yılında yaşanan olaylar II. Abdülhamid'in öngörüsünü doğrulamıştır.

II. Meşrutiyetle birlikte Ermenilerin memleketlerine geri dönmelerinden dolayı Osmanlı Devleti, Rusya'ya 1900 İtilafnamesi'nin şartlarının ortadan kalktığını öne sürmüştür. Ancak Rusya tarafından sürüncemede bırakılan Karadeniz Demiryolları meselesi, Maliye Nazırı Cavit Bey tarafından tekrar hayata geçirilmiştir. Cavit Bey, Osmanlı

Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak için fırsat bekleyen Fransa'yı müttefiki Rusya'ya karşı koz olarak kullanmış ve sonunda Karadeniz Demiryolları'nı bir Fransız şirkete ihale ettirmiştir. Tüm çabalara rağmen Karadeniz Demiryolları projesi I. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla yeni bir engele takılarak yine gerçekleştirilememiştir. Karadeniz Demiryolları'nın yapılamaması I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ne çok pahalıya mâl olmuştur. Anadolu'dan doğuya doğru giden demiryolu Ankara'nın 60 kilometre ötesindeki Çerikli'de sona eriyordu. Oradan Erzurum'a ulaşmak için 35 gün yürümek gerekiyordu. Yine Kafkas cephesine ulaşmak için Ulukışla ve Rasulayn'daki demiryollarından Erzurum'a ulaşım bir ay yürüyerek sağlanıyordu. Kısacası Ankara ve Ulukışla'daki demiryollarından Türk-Rus sınırına kuş uçuşu mesafe 600 kilometreye varıyordu. 1914 Aralığında Enver Paşa Ruslara karşı saldırı başlattığında hava şartları oldukça kötüydü ve Erzurum'a demiryolu olmadığı için askerler Sarıkamış'a yürüyerek ulaşmıştı. Harekatın sonunda bölgeye demiryolunun olmaması Osmanlı tarafını olumsuz etkilemişti. Osmanlı Devleti Anadolu'yu boydan boya geçen bir demiryolu yapmış ancak Erzurum'a demiryolunu uzatamamıştır. Bu geç kalınmış imar faaliyetinden dolayı Osmanlı Devleti Kafkasya Cephesi'nde büyük bir mağlubiyet yaşamıştır. Oysa Erzurum'u doğu sınırındaki istinatgah olarak adlandırmış, hatta zaman zaman devlet adamları bir savaş durumu meydana gelirse Rusya'nın buradan saldırıya geçeceğini ifade ederek bu durumu tahmin etmişlerdi; ancak Kafkasya Cephesi'ndeki verilen kaybın bu boyutlarda olacağını tahmin edememişlerdir. Karadeniz Demiryolları projesinin tamamlanamamasının en büyük sonucu maalesef Kafkasya Cephesi'nde verilen binlerce kayıptır.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

A. Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO)

Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD)

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT)

Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı (DH.MUI)

Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIK)

Hariciye Nezareti İdare (HR.İD)

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO)

Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti (HR.SFR_3)

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)

Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO)

Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH)

Haritalar (HRT.h)

İrade Dosya Usulü (İ.DUİT)

İrade Hususi (İ.HUS)

İrade Meclis-i Umumi (İ.MLU)

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)

Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD)

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS)

Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı (Y.PRK.A)

Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ)

Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK)

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA)

Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR)

Yıldız Perakende Evrakı Komisyonlar Maruzatı (Y.PRK.KOM)

Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-1 Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y.PRK.TKM)

Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Teşrifat-1 Umumiye Dairesi (Y.PRK.TŞF)

Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM)

Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.ZB)

2. Düsturlar

Düstur, İkinci Tertip, C. VIII, Evkaf Matbaası, İstanbul, 1928.

3. Süreli Yayınlar

Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi

Belleten

Çeşm-i Cihan

Demiryollar Dergisi

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

İkdam

Mavi Atlas

Osmanlı Araştırmaları

şura-yı Ümmet

Takvim-i Vakâyi

Tanin

Tarih Araştırmaları Dergisi

Tasvir-i Efkâr

Türk Dünyası Araştırmaları

Ulûm-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası

Yeni Toplum

Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları

4. Kitaplar

ACEMOĞLU, Daron, Robinson, James A., *Ulusların Düşüşü*, Çev. Faruk Rasim Velioğlu, İstanbul, Doğan Kitap, 2017.

AHMAD, Feroz, *İttihat ve Terakki 1908-1914*, Çev. Nuran Yavuz, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2016.

AKBULUT, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara, Anı Yayıncılık, 2010.

AKIN, Fetullah, Sultanoğlu, Filiz, *1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı*, Ankara, Grup Matbaacılık, 2006.

AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1987.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.

AVAGYAN, Arsen, Minassian, Gaidz F., *Ermeniler ve İttihat ve Terakki İşbirliğinden Çatışmaya*, Çev. Ludmilla Denisenko, Mutlucan Şahan, İstanbul, Aras Yayıncılık, 2005.

- BADEM, Candan, *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, İstanbul, Birzamanlar Yayıncılık, 2010.
- BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991.
- BERKES, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Haz. Ahmet Kuyaş, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2002.
- BİLGE, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 2005.
- BİRGEN, Muhittin, *İttihat ve Terakki'de On Sene*, Haz. Zeki Arıkan, c. I, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2006.
- CAN, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- DEMİPOĞLU, Faiz, *Van'da Ermeni Mezalimi*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 1985.
- EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Haz. Nurer Uğurlu, İstanbul, Örgün Yayınevi, 2003.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993.
- ERİCKSON, Edward J., *Osmanlılar ve Ermeniler*, Çev. İbrahim Türkmen, İstanbul, Timaş Yayınları, 2015.
- ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1953.
- Erzincan 2005*, Haz. Metin Çankaya vd., Ankara, Ankara Ticaret Odası, 2005.
- GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1994.
- GÜRAN, Tevfik, *İktisat Tarihi*, İstanbul, Acar Yayıncılık, 2003.
- HANİOĞLU, Şükrü, *Bir Siyasal Örgüt Olarak Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük (1889-1902)*, C I, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985.
- İMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981.

İRTEM, Süleyman Kani, *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yayınları, 1999.

Kader Yılları S. Sazonov'un Anıları, Çev. Betil Önuçak, Yay. Haz. Sabahattin Özel, İstanbul, Derin Yayınları, 2002.

KARAL, Enver Ziya, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011.

KARPAT, Kemal H., *Türk Dış Politikası*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2015.

KIRZIOĞLU, Fahrettin, *Kars Tarihi*, İstanbul, İstanbul Matbaası, 1953.

KİESER, Hans – Lukas, *İskalanmış Barış*, Çev. Atilla Dirim, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013.

KODAMAN, Bayram, *Sultan II. Abdülhamid'in Doğu Anadolu Politikası*, İstanbul, Orkun Yayınevi, 1983.

KRAYBLİS, Nikerled, *Rusya'nın Şark Siyaseti ve Vilayat-ı Şarkkiye Meselesi*, Çev. Habil Adem, İstanbul, Matbua-i Şems, 1332.

KURAN, Ahmet Bedevi, *İnkılap Tarihimiz ve Jön Türkler*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2000.

KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2012.

LEWY, Guenter, *1915 Osmanlı Ermenilerine Ne Oldu?*, Çev. Ceren Elitez, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.

MCMEEKİN, Sean, *Berlin Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, İstanbul, Picus Yayıncılık, 2010.

MORAWİTZ, Charles, *Türkiye Maliyesi*, Der. Maliye Tetkik Kurulu, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, 1978.

NOVIÇEV, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. Nabi Dinçer, Ankara, Onur Yayınları, 1979.

ONUR, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953.

- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.
- OSMANOĞLU, Ayşe, *Babam Sultan Abdülhamid*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2017.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınları, 1988.
- PAMUK, Bilgehan, *XVII. Yüzyılda Bir Serhad Şehri Erzurum*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006.
- Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, Haz. Muammer Sencer, İstanbul, İleri Yayınları, 2005.
- PASTIRMACIYAN, Karakin, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, Araks Matbuası, 1328.
- PERİNÇEK, Mehmet, *150 Belgede Ermeni Meselesi*, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2012.
- POINCARÉ, Raymond, *Paylaşılamayan Osmanlı*, Çev. Mehmet Gayur, İstanbul, Akademi Titiz Yayınları, 2013.
- QUATAERT, Donald, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, Çev. Ayşe Berktaş, İstanbul, İletişim Yayınları, 2016.
- RATHMANN, Lothar, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Çev. Ragıp Zaralı, İstanbul, Gözlem Yayınları, 1976.
- KOÇU, Reşat Ekrem, *Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, İstanbul, Türkiye Matbaası, 1934.
- ROHRBACH, Paul, *Rusya Devleti'nin Devlet-i Aliye-i Osmaniye'ye Karşı Olan Vaziyet-i Siyasiyesi ile Bağdat Şimendiferi ve Alman Devleti'nin Hafaya-yı Siyaset-i Şarkiyesi*, Çev. Cevdet Paşazade İbrahim Latif, İstanbul, Dersaadet Metin Matbaası, 1325-1327.
- SARAY, Mehmet, *Ermenistan ve Türk-Ermeni İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2005.

SAYGILI, Hasip, *1905 Rus Devrimi ve Sultan Abdülhamid*, İstanbul, Ötüken Neşriyat, 2016.

SELVİ, Haluk, *Bir Ermeni Komitecisinin İtirafı Mihran Damatyan*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2009.

_____, Haluk, *Birinci Dünya Savaşı'ndan Lozan'a Ermeni Sorunu*, Sakarya, Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü, 2003.

SERBESTOĞLU, İbrahim, *Osmanlı Kimdir?*, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2014.

SEZGİNER, Mukbil, *Bu Güne Kadar Devlet Demiryolları*, Ankara, Alaeddin Kırıl Basımevi, 1939.

Sultan Abdülhamid, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, Dergah Yayınları, 1987.

Tahsin Paşa, *Tahsin Paşa'nın Yıldız Sarayı Hatıraları*, İstanbul, Yakın Plan Yayınları, 2017.

Türk Dış Politikası, C I, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yayınları, 2009.

Türkçe Sözlük, Haz. İsmail Parlatır vd., Türk Dil Kurumu, Ankara, 1998.

UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih*, İstanbul, Der Yayınları, 2006.

ULUĞBAY, Hikmet, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik*, Ankara, De Ki Yayınları, 2008.

UNAT, Faik Reşit, *Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnameleri*, Yay. Bekir Sıtkı Baykal, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1992.

YAZICI, Mustafa, *Trabzon'un Demiryolu ve Tren Davası*, Trabzon, Eser Ofset Matbaacılık, 2006.

YERASİMOS, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul, Belge Yayınları, 1987.

ZENGİN, Servet, *Türk Demiryolları*, Ankara, TCDD, 1959.

5. Makale ve Tefrikalar

AKGÜL, Suat, “Doğu Anadolu’da Osmanlı – Rus Rekabeti ve Kürtler”, *Osmanlı*, C II, Ed. Güler Eren, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, ss. 540-550.

AKŞİN, Selçuk, “Ermeni Eğitim Kurumları, Siyasallaşma ve Osmanlı Devleti 1878-1923”, 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, ss. 62-83.

AKYILDIZ, Ali, “Balkanlara Osmanlılardan Miras Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu”, Balkanlarda İslam Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu Tebliğleri, Ed. Ali Çaksu, İstanbul, IRCICA, 2000, ss. 123-145.

AKYILDIZ, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 20 (2000), ss. 313-327.

_____, Ali, “Demiryolları ve Değişme”, *Yeni Toplum*, Sayı: 1 (1992), ss. 114-121.

BASKICI, Murat, “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3 (2012), ss. 33-56.

BAYDUR, Mithat, “Osmanlı – Alman İlişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri”, *Osmanlı*, C II, Ed. Güler Eren, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, ss. 345-360.

BAYKAL, Bekir Sıtkı, “Anadolu – Bağdat Demiryollarına Tarihsel Bir Bakış”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 135-136 (1936), ss. 121-125.

BEYDİLLİ, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1991, ss. 442-444.

BİRİNCİ, Ali, “Sultan Abdülhamid’in Hâtıra Defteri Meselesi”, *Divân İlmi Araştırmaları*, Sayı: 19 (2005/2), ss. 177-194.

ÇETİN, Emrah, “Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları”, *Çeşm-i Cihan*, Sayı: 2 (2014), ss. 10-21.

DERİNGİL, Selim, “Abdülhamid Döneminde Ermeni Meselesi”, 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, ss. 95-108.

DİNÇER, Sinan, “Osmanlı’dan Dışarıya Ermeni Göçü ve Tabiiyet Politikaları”, 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, ss. 210-226.

DUYSAK, Cabir, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları”, Osmanlı’da Ulaşım, Ed. Vahdettin Engin – Ahmet Uçar – Osman Doğan, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2013, ss. 37-48.

_____, Edward Mead, “Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik”, Çev. Münir Reşit, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 115 (1934), ss. 442-444.

ENGİN, Vahdettin, “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler*, c: 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, ss. 462-469.

_____, Vahdettin, “Rumeli Demiryolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 35, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2008, ss. 235-237.

GÜL, Mustafa, “1896 Van Ermeni İsyanı ve Sonrasındaki Gelişmeler”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 8 (1997), ss. 139-147.

HAYDAROĞLU, İlknur, Pehlivan, İsmail, “Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 36 (2004), ss. 151-174.

HÜLAGÜ, M. Metin, “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Demiryolu Politikası (1876-1909)”, *Devr-i Hamid*, C 3, Kayseri, Erciyes Üniversitesi Yayınları, 2011, ss. 127-144.

Hüseyin Cahit, “Livadya Ziyareti”, *Tanin*, 12 Ekim 1909, ss. 1-4.

İLKİN, Selim, “Cavid Bey”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 7, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1993, ss. 175-176.

KAHYA, Esin, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Bellekten*, Sayı: 202 (1988), ss. 209-218.

KALGAY, Yakup, “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 224-226 (1943), ss. 60-69.

KANDEMİR, Feridun, “İstanbul – Ankara Arasında Demiryolu Nasıl Kuruldu”, *Yakın Tarihimiz*, C 3, İstanbul, (1962), ss. 152-153.

KARACA, Erdem, “Osmanlı Devleti’nde Birinci Dünya Savaşı Öncesi Şimendiferler (Demiryolları) Meselesi (1913-1914)”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, Sayı: 27 (2010), ss. 89-106.

KARACAKAYA, Recep, “Meclis-i Mebusan Seçimleri ve Ermeniler (1908-1914)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Sayı: 3 (2003), ss. 127-142.

KAYNAK, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 1-2 (1985), ss. 66-85.

KÜÇÜKUĞURLU, Murat, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon – Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 32 (2008), ss. 283-322.

Mehmed Cavid, “Müessesat-ı Nafiamız ve Rumeli Şimendiferleri”, *Ulûm-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, Numara: 1, C 1, İstanbul, 15 Kanunievvel 1324, ss. 72-123.

ÖZ, Mehmet, “Samsun”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 36, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, ss. 83-88.

SATAN, Ali, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım*, Ed. Vahdettin Engin – Ahmet Uçar – Osman Doğan, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2013, ss. 209-215.

TEOMAN, Nazım, “Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hırş”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 135-136 (1936), ss. 116-120.

TOPAL, Mehmet, “Balkanlarda Bir Modernleşme Örneği: Rusçuk”, *Mavi Atlas*, Sayı: 4 (2015), ss. 1-25.

YAKUP, Hüseyin, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra Samsun Sivas’a Bağlandı”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı: 88 (1932), ss. 227-238.

YAVUZ, Bilge Sukan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, *Atatürk Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24 (1999), ss. 527-561.

YILDIRIM, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikası ve Sonuçları”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 118 (1999), ss. 49-53.

_____, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 1 (2002), ss. 311-324.

ZARAKOLU, Avni, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı: 3-4 (1950), ss. 573-589.

6. Yayınlanmamış Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri

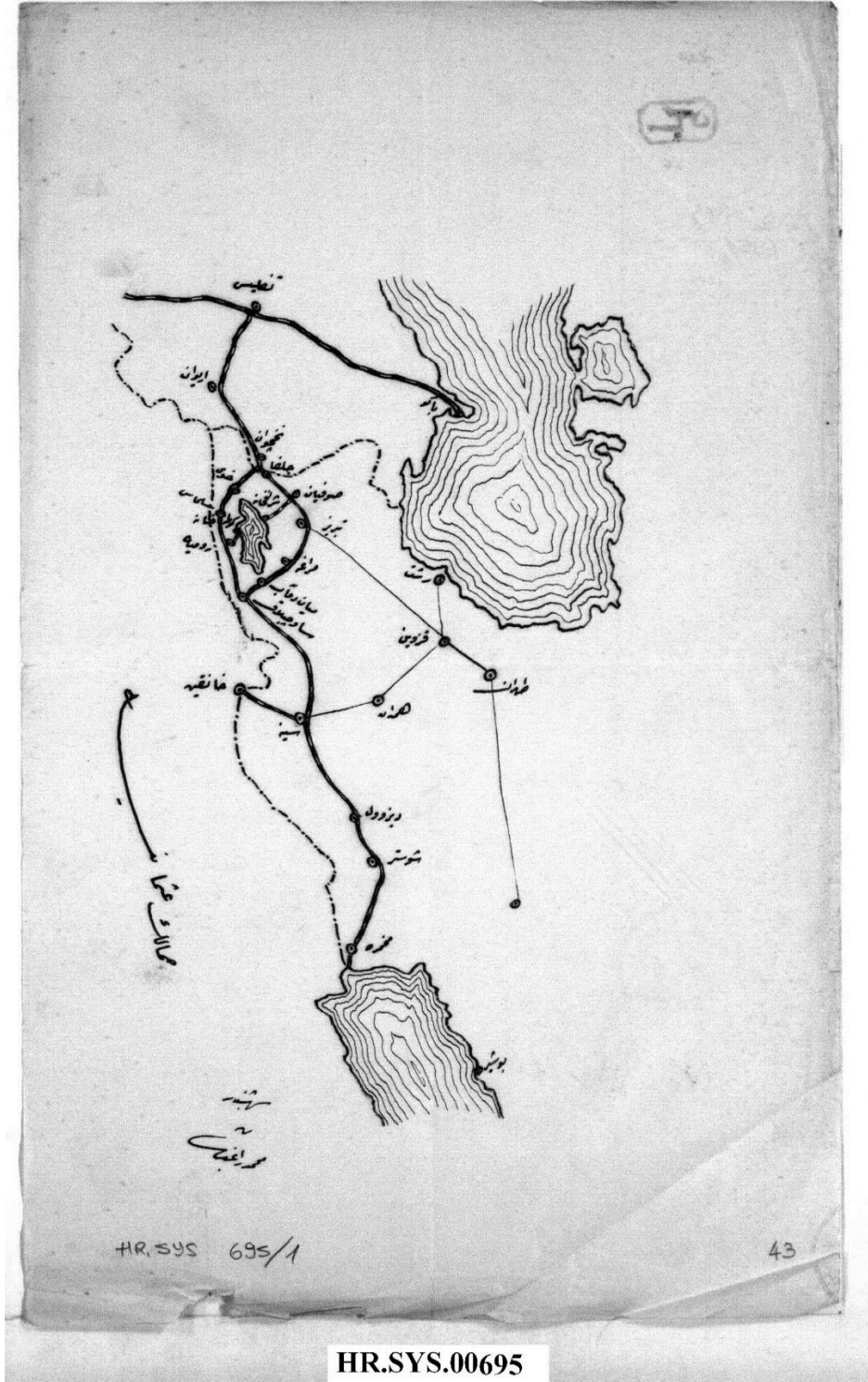
ASLANOVA, Sevilya, 20. Yüzyılın Başında Rusya'nın Osmanlı Politikası (1903-1917), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2008.

KOLAY, Arif, İzmir – Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2011.

UZUNTEPE, Gülçin, Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2000.

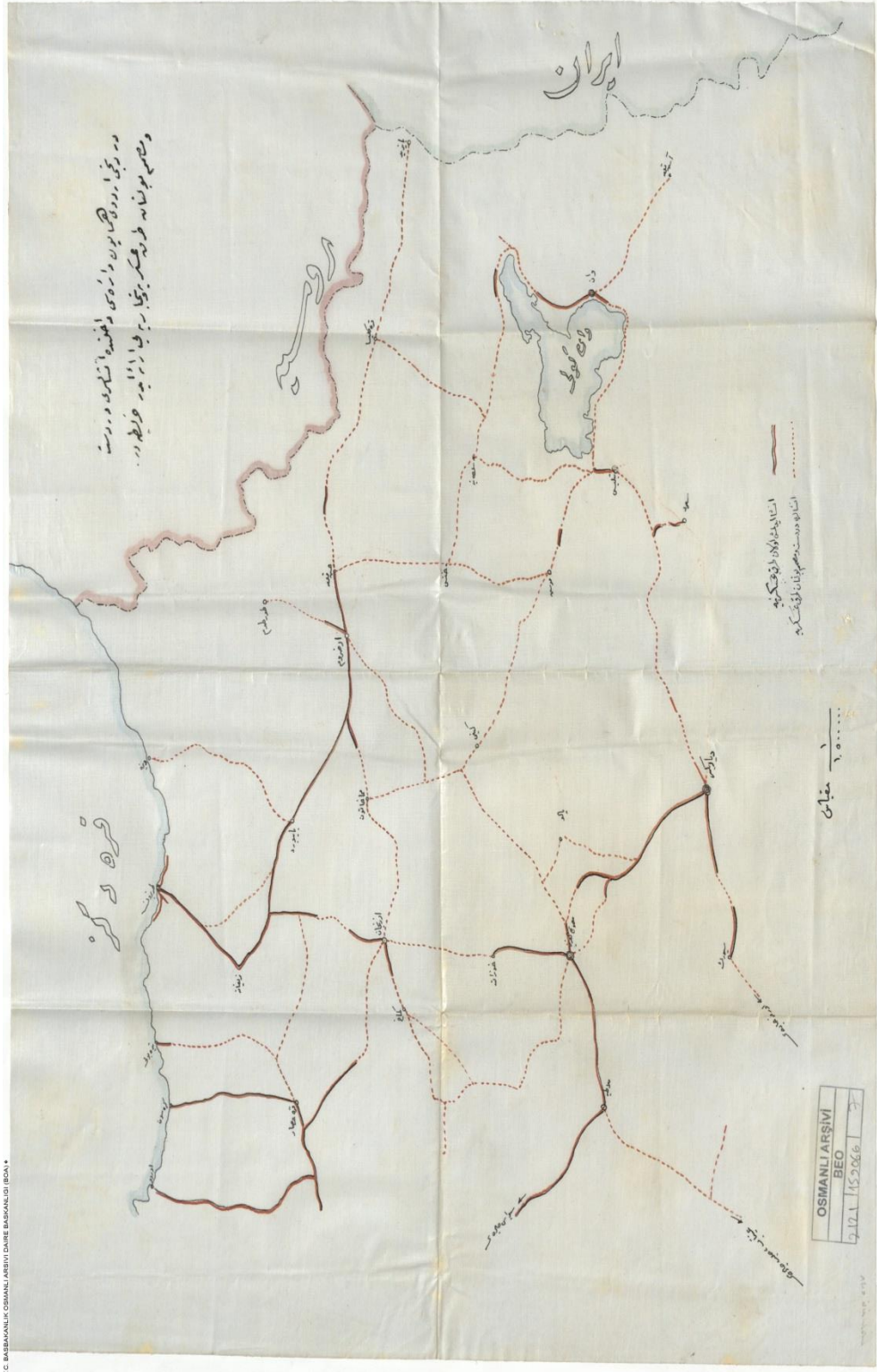
EKLER

EK 1. Kafkasya'dan İran'a Doğru Yapılması Düşünülen "Mavera-yı İran Demiryolu"
Yeni İngiliz-Rus Demiryolu Hattı'nın İnşası



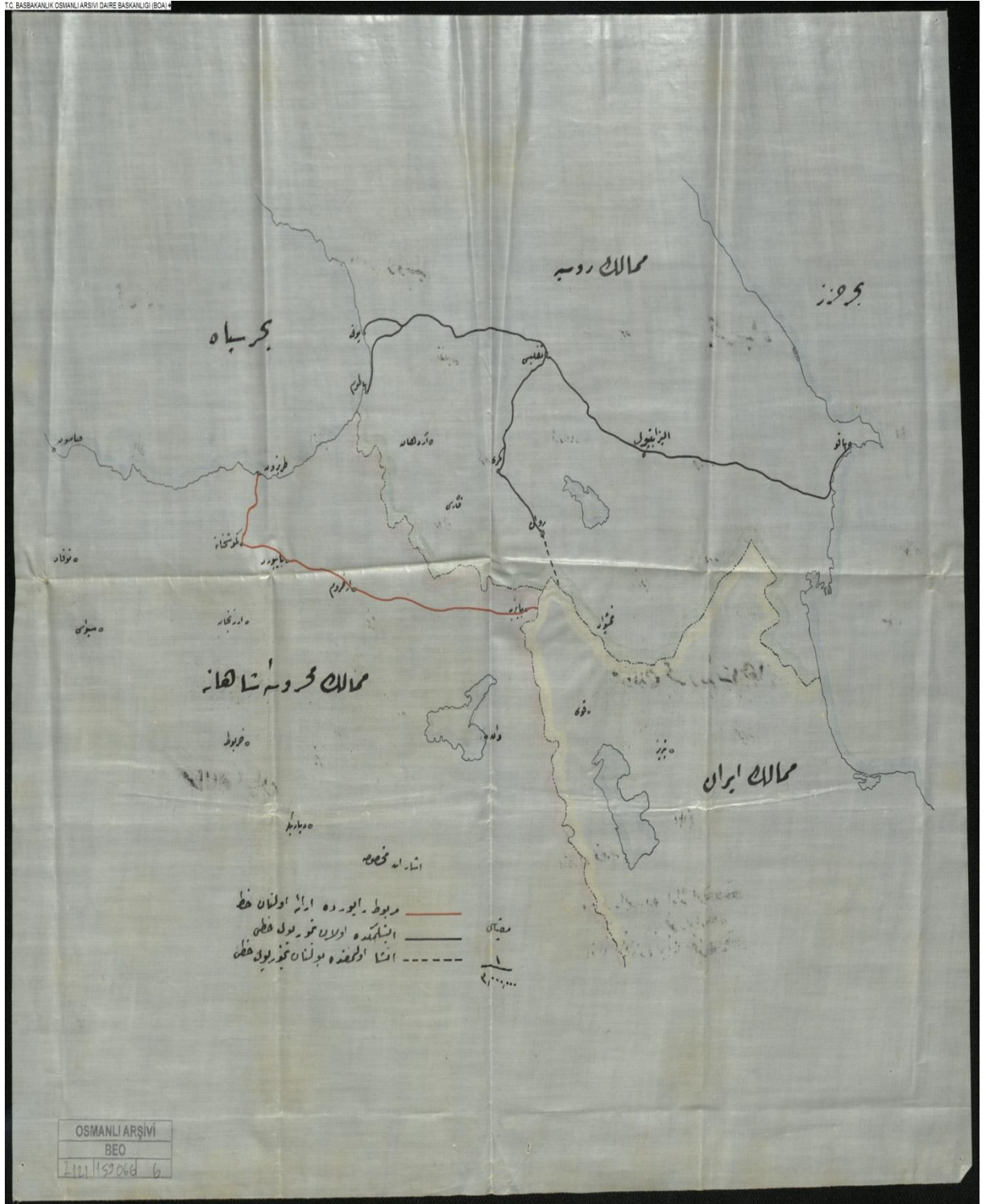
BOA, HR.SYS, nr: 695-1, ek 43.1: 30 Ekim 1913.

EK 2. Dördüncü Ordu Mıntıkasındaki Şose Yolları Gösteren Harita



BOA, BEO, nr: 2121-159066, ek 7.1: 22 Temmuz 1903.

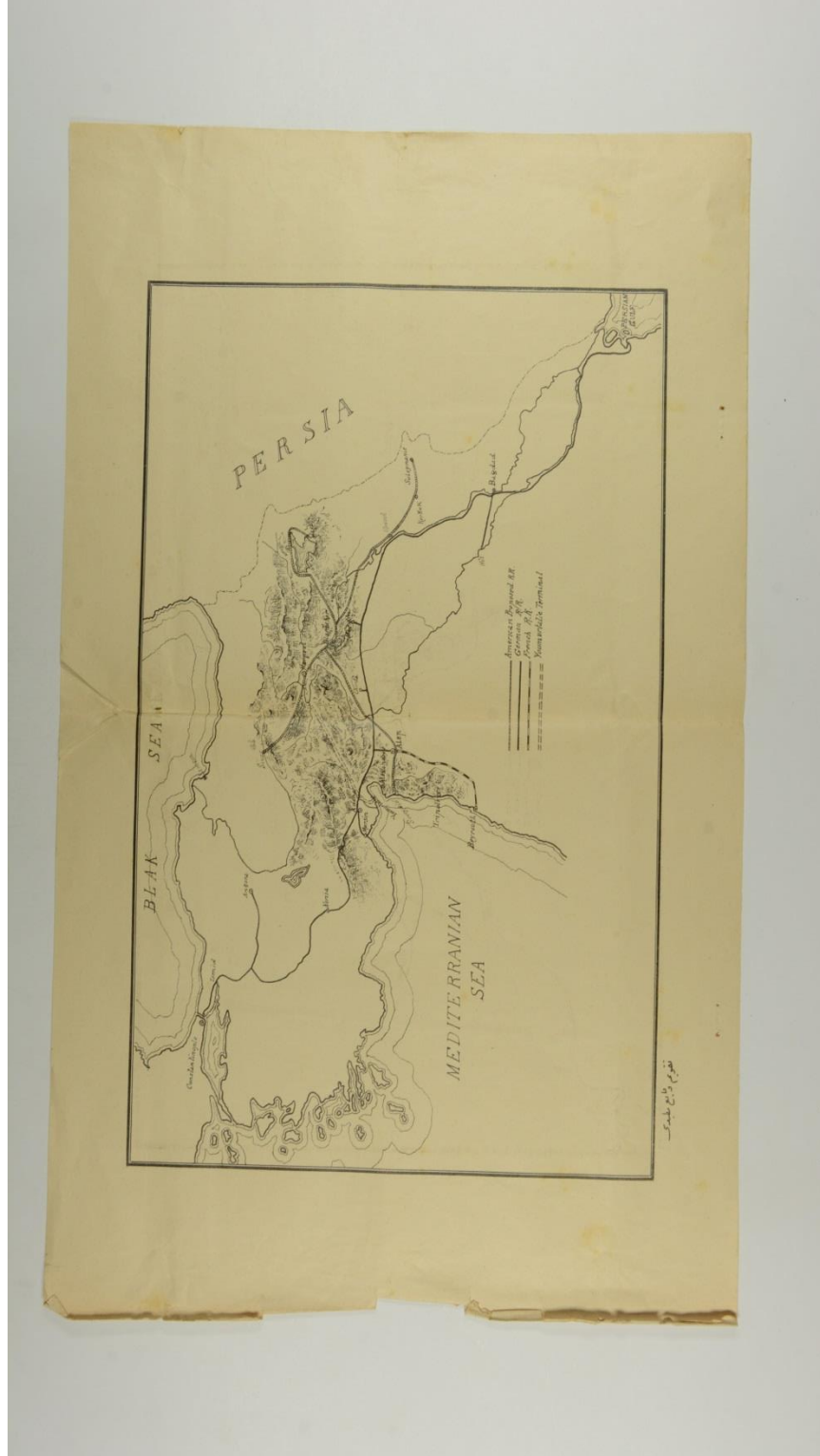
EK 3. Yapılması Düşünülen Trabzon – Erzurum Şose Yolu ve Bayezid’e Uzantısı ile Rusların Poti ve Batum’dan Tiflis’e ve oradan Revan’a inşa ettikleri demiryolu hattı



BEO.002121.159066.006

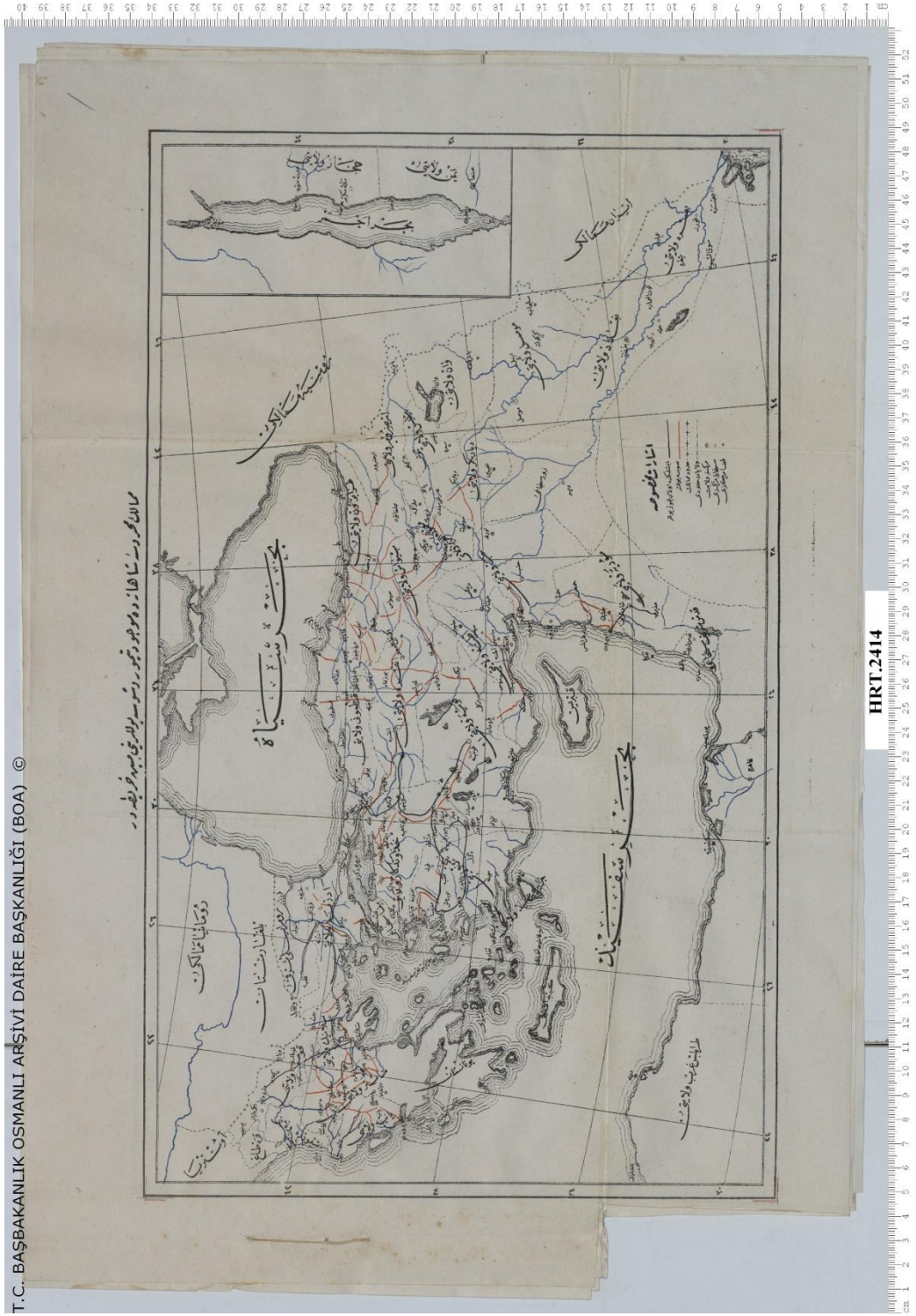
BOA, BEO, nr: 2121-159066, ek 6.1: 22 Temmuz 1903.

EK 4. Şarki Anadolu Demiryolu Hattını Gösterir Harita, Samsun – Sivas Demiryolu



BOA, ŞD, nr: 1230-33, ek 36: 24 Mart 1910.

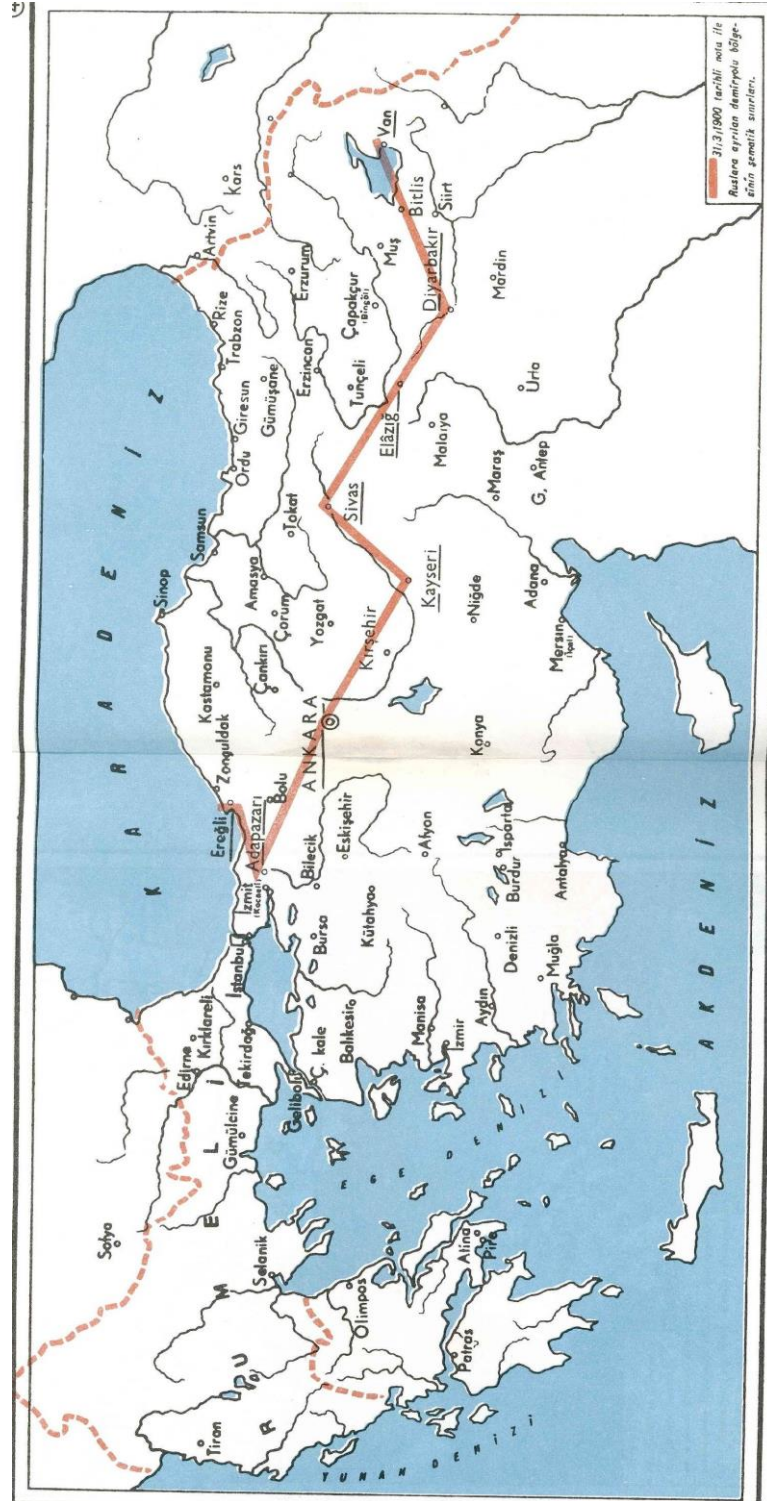
EK 5. Osmanlı Devleti'ndeki Demiryolu ve Şose Yolları Gösteren Harita



T. C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©

BOA, Haritalar (HRT.h), nr: 2414-1: 12 Mart 1898.

EK 6. Osmanlı Devleti'nin 1900 İtilafnamesi ile Rusya'ya verdiği Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığını Gösteren Harita



Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. I kısım I, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991.

ÖZGEÇMİŞ

Samet TUFAN 1986 yılında Sakarya ilinin Geyve ilçesinde doğdu. İlk ve orta öğretimini Geyve ilçesinde tamamladıktan sonra 2006 yılında kazandığı Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden 2010 yılında mezun oldu. 2016 yılında Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalında Yüksek Lisans eğitimine başladı. Samet TUFAN evli ve 1 çocuk babasıdır.