

OSMANLI ARAŐTIRMALARI

XXXII

NeŐir Heyeti - Editorial Board

Halil İNALCIK - İsmail E. ERÜNSAL

Heath W. LOWRY - Feridun EMECEN

Klaus KREISER - Bilgin AYDIN

THE JOURNAL OF OTTOMAN STUDIES

XXXII

İstanbul - 2008

MEŞRUTİYET DEVRİNDE TRABZON-ERZURUM DEMİRYOLU TEŞEBBÜSLERİ

Murat KÜÇÜKUĞURLU*

Giriş

Avrupa ile Asya arasındaki transit ticaretin tarihi bir güzergahı üzerinde bulunan Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapma düşüncesi, bir taraftan ulaşım teknolojisinde meydana gelen büyük değişimle, diğer taraftan bu değişimin bir sonucu olarak Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolunun tekrar önem kazanmasıyla yakından ilgilidir.

XVIII. yüzyılda ve XIX. yüzyılın başlarında Avrupa’da meydana gelen endüstriyel devrim ve teknolojik gelişmeler, özellikle ulaşım alanında köklü değişimlere yol açtı. Buharla çalışan makinelerin kara ve deniz ulaşım araçlarına girmesiyle, nakliyat hiç olmadığı kadar hızlandı. Endüstrinin ilerlemesi bu sayede çok daha hızlı ve yaygın oldu. Buharlı gemiler Avrupa’yı Dünya’nın geri kalan kısımlarıyla iletişime sokarken, demiryolları Avrupa ülkeleri arasındaki iletişimi hızlandırdı.¹

Avrupa’da meydana gelen gelişmelere kayıtsız kalması mümkün olmayan Osmanlı Devleti de kara ve denizlerde yaşanan bu teknolojik gelişmeleri kısa sürede görmüş ve kabul etmişti. Zaten ham madde kaynakları el-

* Karadeniz Teknik Üniv. Fen-Edebiyat Fak. Tarih Bölümü.

¹ Herbert Adams Gibbons, *An Introduction to World Politics*, New York, 1922, p.22.

de etmek, ürettikleri mallara pazar bulmak isteyen ve bunun için büyük bir mücadeleye girişen Avrupalı devletler, önemli kara ve deniz yolları üzerinde bulunan Osmanlı topraklarını kısa sürede ulaşım teknolojileriyle tanıştırmışlardı. Karadeniz'e ilk buharlı gemilerin girişi ve Trabzon gibi liman şehirlerinin kapitalizmle tanışması bu suretle meydana geldi.

Karadeniz'in ve burada yapılan ticaretin Osmanlı Devleti için ayrı bir önemi vardı. Çünkü Akdeniz ticaretindeki Fransız ve İngiliz hâkimiyetine karşı Osmanlı, Karadeniz'deki ticaret alanıyla bir denge sağlıyordu. Fakat Küçük Kaynarca (1774) ve Yaş (1792) Barış Antlaşmaları sonucunda Karadeniz'in Rus ticaretine açılması dengeleri yeniden değiştirdi.² Aynı dönemde Osmanlı Devleti ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticaretin artması, Karadeniz'deki ticari trafiği hızlandırdı. Diğer taraftan Hindistan'a giden her güzergah İngiltere için önem arz ediyordu. İşte bu yüzden, özellikle XIX. yüzyılda Karadeniz, Kafkasya ve İran'a yönelik olarak İngiltere-Rusya arasında büyük bir nüfuz mücadelesi yaşandı.³

Yukarıda kısaca bahsettiğimiz ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ve Karadeniz'deki trafiğin artması, belki de en fazla Trabzon Limanı'nı etkiledi. Bu liman Avrupa'nın pek çok ülkesiyle Kuzey İran arasındaki transit nakliyatı temin eden en önemli liman konumuna geldi. 1829 Edirne Antlaşması'nın sağladığı ortamda, buharlı gemilerle İstanbul Boğazı ve Tuna üzerinden Trabzon'a getirilen Avrupa malları, bu noktaya kadar teknolojinin imkanlarını kullanarak seri bir şekilde gelirken, Trabzon'dan itibaren uzun ve meşakkatli bir kara yolculuğuyla Tebriz'e varıyordu. Bu kara yolculuğunun çok zaman alması mesafenin uzaklığından ziyade, Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergahının yeni ulaşım teknolojileriyle tanışmamış olmasından

² Kemal H. Karpat, *Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma*, Çev: Dilek Özdemir, Ankara, 2006, s.12.

³ Aslında İngiltere'nin belirtilen bölgelere yönelik ilgisi XVI. yüzyılın sonlarından itibaren başlamıştı. Bkz: Ahmet Canbek, *Kafkasya'nın Ticaret Tarihi, Eski Çağlardan XVII. Yüzyıla Kadar*, İstanbul, 1978, s.50-62.

kaynaklanıyordu.⁴ İşte bu tarihi transit yolu güzergahında demiryolu yapma fikri böyle bir ortamda ve özellikle bu yolu en çok kullanan İngilizler tarafından gündeme getirildi.

Bu çalışmada, hakkında birçok düşünce ve proje üretilen, fakat bir türlü gerçekleştirilemeyen Trabzon-Erzurum demiryoluna yönelik çalışmalar, uluslar arası boyutuyla birlikte ele alınacaktır.

XIX. Yüzyılda Yapılan Bazı Çalışmalar

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, başlangıçta bazı İngiliz seyyahlar tarafından dillendirilen ve zamanla İngiliz yetkililerin gündemine giren bu düşüncenin temelinde, Karadeniz'i demiryolu ile bir taraftan Avrupa'ya, diğer taraftan Türkiye ve Kuzey İran üzerinden İran Körfezi ve Hindistan'a bağlama fikri yatıyordu. Bu fikrin gerçekleştirilmesi ticari ve siyasi anlamda İngilizlere büyük avantajlar sağlayacaktı.⁵ Bu konuda meşhur İngiliz seyyah Lynch şunları söylemekteydi:

“Küçük Asya'da zaten var olan demiryolu hattı Erzurum'a uzatılabilir ve Trabzon ve Rize'den bir şubeyle birleştirilmelidir. Erzurum'dan itibaren herhangi bir doğal engelle karşılaşmaksızın Bayezit ve Tebriz'e uzatılabilir. Ve Tebriz'den sonra Tehran ve İsfahan'a ilerleyecek hat Hindistan demiryolları ile birleşebilir.”⁶

⁴ XIX. yüzyıl ortalarında bölgede bulunup İran transitini hakkında değerli bir eser yazan Almanya'nın Trabzon konsoloslarından Otto Blau, Trabzon-Tebriz arasında yaklaşık 150 kervan saati tutan mesafenin Almanya'daki Königsberg-Leipzig mesafesine yakın olduğunu, buna mukabil Almanya'da demiryolu ile 40 saatte eşya nakledilebildiğini belirtmekte ve aradaki farkı şöyle ifade etmektedir: “Bu yüzden Türkiye ve İran'da bu kadar çok güne ihtiyaç vardır.” Otto Blau, *Commercielle Zustände Persiens*, Berlin, 1858, s.215-216.

⁵ Bu konuda bkz: *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond*, London, 1894, p.7; Andrew A. Paton, *Researches on the Danube and the Adriatic*, I, Leipzig, 1861, p.413.

⁶ Harry Finis Brosse Lynch, *Armenia, Studies and Travels.*, II, London, 1901, s.206.

1890'larda hazırlanan Trabzon İngiliz Konsolosluğu raporlarında, Trabzon'dan iç bölgeye uzatılacak ve oradan İran'a geçecek demiryolu hattının bölgesel ve uluslar arası değeri hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir. Konsolosluğa göre; transit eşyanın paketlenmesi ve karayoluyla taşınması oldukça sıkıntılıydı. Kervanlarla yapılan taşıma için Trabzon'dan Erzurum'a 10 gün, Tebriz'e ise 35 gün gerekliydi. Ülke içi ulaşım için de demiryollarına şiddetle ihtiyaç vardı. Bölgede demiryolu yapımının önündeki bazı askeri engeller, hızlı ulaşım duyulan ihtiyaç nedeniyle, eninde sonunda aşılabilecekti. Bazı stratejik nedenlerin demiryolu teşebbüslerini engellemiş olması, sonradan pişmanlığa neden olacaktı. Çünkü demiryolları vasıtasıyla devlet zenginleşecek, onun iç ve dış ilişkileri sosyal ve politik olarak güçlenecekti. Nitekim Samsun'un demiryolu ile verimli Sivas, Harput ve Diyarbakır vilayetlerine bağlanmasıyla, burası kısa sürede ikinci bir Odesa olacaktı. Trabzon bakımından ise, Fırat tarafından sulanan Eleşkirt ve Erzurum büyük platolarında çürüyecek kadar fazla olan tarım ve hayvan ürünleri ve İran'ın zengin kuzeybatı vilayetleriyle olan transit ticaret, demiryolunun ne derece önemli olduğunu, bu vasıtanın ticaret ve medeniyet açısından neler kazandıracığını kendiliğinden ortaya koymaktaydı.⁷

Bununla birlikte, mevcut transit güzergâhında, yani Trabzon-Gümüşhane - Bayburt - Erzurum arasında demiryolu yapılmasının önünde mühendislik bakımından birtakım engeller vardı. Konsolosluk raporlarında bu engelleri aşmak için alternatif güzergâhlar üzerinde durulmaktaydı. Bunlardan birisi Sürmene'den Karadere Vadisi üzerinden Bayburt'a inen ve oradan Erzurum'a ulaşan güzergâhtı. Bu güzergâh Karadeniz kıyısında yapılacak bir bağlantı hattıyla Trabzon'a ve hatta Polathane (Akçabaat)'ye ulaştırılabilirdi. Bu güzergâhın kapsayacağı mesafe 154 mil (247 km.) civarında olacaktı. Yani sahildeki Polathane'den Sürmene'ye 30 mil (48 km.), tedrici olarak 6.500 ayak (1,980 m.) yüksekliğe çıkan Sürmene'den Bayburt'a 50 mil (80

⁷ Foreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond, London, 1894, p.7.

km.) ve deniz seviyesinden 6.000 ayak (1,830 m.) yükseklikte geniş düzlüklerin uzandığı Bayburt'tan Erzurum'a 74 mil (119 km.)... Polathane, liman şartları konusunda Trabzon'dan daha avantajlıydı. Sürmene de kıyıya yakın demirleme imkânına sahip olup daha korunaklıydı. Böylece yapılacak olan demiryolu birkaç limana aynı anda uğrayacak ve bu durum bölgedeki ticaret hacmini artıracaktı. Bahsedilen tarihlerde Trabzon-Erzurum transit yolundaki yıllık ticaret trafiği 40.0000 yolcu, 80.000 baş hayvan ve 500.000 cwts.⁸ (25.350.000 kg) miktarında eşyadan oluşmakta idi.⁹

Yukarıda da dolaylı olarak belirtildiği üzere, Karadeniz sahillerini Anadolu'nun iç kesimlerine bağlamak konusunda Trabzon'un en büyük rakibi Samsun limanıydı. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki; Samsun-Sivas demiryolu hattı ile Erzurum-Trabzon hattı başından beri birbiriyle ilintili olmuş ve adeta iki rakip güzergâh olarak ortaya çıkmıştı. Samsun'u demiryolu ile iç kesimlere bağlamakla Trabzon'u Erzurum'a bağlama düşünceleri aynı dönemlerde gündeme gelmiş ve Samsun-Sivas hattı hep daha avantajlı görünmüştü. Yabancı şirketler Samsun hattına talip olurken, Trabzon - Erzurum hattını yapma ve işletme konusunda isteksiz davranmışlardı. İnşasının bir hayli masraflı ve meşakkatli oluşu ve birtakım avantajlardan mahrumiyeti gibi nedenler, bu hattın hep arka planda kalmasına yol açtı. Devlet ise Samsun-Sivas hattı imtiyazını almak isteyen şirketlere Sivas-Erzurum kısmını da bir şekilde şart koşarak demiryolunu doğuya götürmeye çalışmaktaydı.

Samsun-Sivas hattıyla ilgili olarak konumuzu ilgilendiren bir diğer husus, bu hattın gündeme geldiği ilk dönemden itibaren, Trabzon-Erzurum transit yolunun yerini almaya aday olmasıydı. Nitekim 1857'de İngiliz Price Larkins-Joice Şirketi Samsun-Sivas ve Amasya-Tokat demiryolu hatları imtiyazını alınca, ileride İran-Avrupa ticaretini bu demiryoluna bağlama düşüncesi de ortaya çıktı. Buna göre; bahsedilen hat gelecekte Tokat'tan Erzu-

⁸ 112 librelük İngiliz ağırlık birimi olup, 50.7 kiloya denk gelmektedir.

⁹ Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond, London, 1894, p.7.

rum'a uzatılacak ve böylece kervanlar, zorlu Erzurum-Trabzon yolundan kurtulacaktı. Bu durumda Erzurum'un yerini Sivas, Trabzon'un yerini de Samsun almış olacaktı. Ne var ki Samsun-Sivas hattı gibi bu düşünce de hayata geçirilemedi.¹⁰

Trabzon-Erzurum hattının bir diğer rakibi ise Tirebolu-Erzurum hattı idi. Daha doğrusu Tirebolu'dan Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane'ye ve oradan Erzurum'a ulaşacak hat, Trabzon-Erzurum hattının alternatifi olarak sık sık gündeme geliyordu. 1872'de kurulan Demiryollar İdaresi'nin başmühendisliğine getirilen Alman Wilhelm von Pressel'in bir yıl sonra hazırladığı geniş çaplı projenin bir ayağı, Tirebolu-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Erzurum-Bayezit demiryollarının yapılmasını öngörüyordu.¹¹ Böylece Erzurum Karadeniz sahiline, Anadolu'nun batısına ve İran sınırına demiryolu ile bağlanmış olacaktı. Bu projede Trabzon-Erzurum hattına yer verilmemesi konumuz açısından önemlidir.

Bununla birlikte, 93 Harbi (1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı)'nden sonra Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapılmasıyla ilgili birtakım projeler ortaya atıldı. Mesela savaştan sonra Yusuf Paşa'nın başkanlığında kurulan Erzurum Islahat Komisyonu'nun bölgenin bayındırlığına ilişkin önerileri arasında, Trabzon'dan başlayan demiryolunun Erzurum'a ve oradan Bayezit'e kadar uzatılması teklifi yer alıyordu. Bu konuda teknik ve mali bilgileri içeren bir layiha da hazırlanmış olmakla birlikte, maddi kaynak sıkıntısı yüzünden bir sonuç alınamadı.¹² Bunun gibi XIX. Yüzyıl sonunda gerek devlet adamları gerekse bazı zenginler tarafından Trabzon-Erzurum arasında demiryolu konusunda proje önerileri getirildi ise de, bunlardan da bir sonuç alınamadı.

¹⁰ Gerçekleşmemiş olan bu teşebbüs ve düşünce hakkında bkz: Blau, *Commerciale Zustande Persiens*, s.229-230.

¹¹ Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997, s.123.

¹² Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu*, s.124-125.

Trabzon-Erzurum Demiryolu ve Büyük Güçlerin Mücadelesi

Karadeniz sahillerini Doğu Anadolu'ya bağlayacak olan demiryolu konusunda XIX. yüzyılın ikinci yarısını dolduran bu düşünce ve projeler bir sonuç vermezken, 1900 tarihi bu konuda önemli bir dönüm noktası oldu. Öyle ki, bu tarihe kadar Karadeniz sahilleri ve Doğu Anadolu'da demiryolu inşası konusunda insiyatifi bir şekilde elinde tutan Osmanlı hükümeti, 1900'den itibaren Rusya'nın bu konudaki emrivakisine boyun eğmek zorunda kaldı.

Ruslar Avrupa mallarının Kuzey İran'a girmesini engellemek için 1883'ten beri Kafkasya üzerinden geçen transit akışını engellemiştir. Bu durum özellikle İngiltere ve Almanya gibi İran'la ticari ilişkileri yoğun olan devletlerin tepkisini çekti. Fakat Ruslar, Kuzey İran'daki demiryolu ağını tamamlamadan hiçbir gücü bu bölgeye yaklaştırmama konusunda kararlıydı. Gerek Avrupalı devletlere gerekse Türkiye'ye karşı bu politikayı uzun süre devam ettirdi ve taraflarla yaptığı antlaşmalarda bu konuya özel bir yer ayırdı.

Rusya, İran hükümetine karşı da benzer bir politika uygulamış ve çeşitli baskı unsurları kullanarak Kuzey İran'ın kendi etki alanı olduğunu kabul ettirmişti. Şöyle ki; 1872'den 1890'a kadar İran tarafından Avrupalı bazı şirketlere demiryolu imtiyazları verilmişti. Router grubu Hazar Denizi'nden İran Körfezi'ne uzanacak olan bir hattın yapımına başlamıştı. Bizim için daha da önemlisi, demiryolu ile Tebriz'i Trabzon'a bağlayacak bir Fransız projesi Paris'li bankerler tarafından hazırlanmıştı. Fakat Rusya bu tür teşebbüsleri boşa çıkarmak için, Kuzey İran'da 21 yıl boyunca demiryolu yapma imtiyazını 1890'da İran hükümetinden almayı başardı.¹³

Rusya, İran'la yaptığı bu antlaşmadan 10 yıl sonra, bu kez Osmanlı Devleti'nden benzer bir imtiyaz almayı başardı. Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden rahatsız olan fakat meseleye doğrudan müdahil

¹³ Gibbons, An Introduction to World Politics, p.179.

olamayan Ruslar, yapılacak hatların Kuzey İran gibi, kendi etki alanı olarak tespit ettiği Türkiye'nin doğusuna yaklaşmasını istemiyorlardı.¹⁴ Bu ihtimali engellemek için Rus Hariciye Nazırı Kont Muravyev tarafından bir muhtıra hazırlanarak 25 Ocak 1900'de Rus Çarı II. Nikola'nın onayına sunuldu. Babıali'ye verilecek olan bu muhtırada, Anadolu'nun Karadeniz sahillerinde ve Kafkasya'daki kendi hudutları istikametinde demiryolu yapılması konusunda herhangi bir yabancı devlete imtiyaz verilmemesi istenmekteydi. Osmanlı Devleti bu bölgede demiryolu yaptırmak isterse ya kendisi yapacak veya Rusya'ya imtiyaz verecekti. Bu muhtıra pek fazla itiraza uğramaksızın birkaç ay içinde kabul edildi. Nisan 1900'de kesinleşen antlaşmaya göre; Osmanlı Devleti Karadeniz ile Erzurum ve Erzincan civarında ya kendi imkânlarıyla demiryolu yapacak, ya da bu işi Rusya'ya havale edecekti. Diğer yabancı devletlere bu konuda herhangi bir imtiyaz verilmeyecekti.¹⁵

Böylece Rusya, 1890'da İran'ı, 1900'de ise Osmanlı hükümetini, kendi ülkelerinin bir kısmında demiryolu inşa etme konusunda kendine bağımlı hale getirmişti. Bundan sonraki aşama ise, Avrupalı devletleri bölgeden uzak tutmak için, onlarla masaya oturmaktı. Büyük güçlerin nüfuz politikalarının en önemli araçlarından birisi demiryolları olduğuna göre; Rusya ne yapıp yapıp bu bölgelerde başka bir devletin demiryolu imtiyazı almasını engellemeliydi. İngiltere ile İran konusunda yapılacak antlaşmanın hazırlıklarını yapmak ve Rusya'nın bu konudaki projesini hazırlamak üzere 1 Şubat

¹⁴ "Rusya'yı ilgilendiren ikinci saha da Türkiye'nin doğu vilayetleri idi. Ruslar Erzurum ve civar vilayetlerde Türklerin herhangi bir ekonomik faaliyetine mani oluyorlar, demiryol yapılmasına ve fabrikalar kurulmasına, kapitülasyon imtiyazlarına dayanarak müsaade etmiyorlardı. Buna mukabil Rus ticaret eşyası çok miktarda buralara ithal edilmekte idi; Rus mensucatı, şeker ve diğer birçok eşya doğu vilayetlerimizin piyasasını tutmuştu." Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi*, Ankara, 1999, s.410; I. Dünya Savaşı öncesinde görülen Doğu Anadolu'daki Rus ekonomik hâkimiyeti Cumhuriyet'in ilanını takip eden ilk 10 yıl boyunca yoğun olarak yaşanmaya devam edecektir. Bu konuyla ilgili olarak CHF Dördüncü Mıntika Müfettişi ve Amasya Mebusu Esat Bey'in 12 Ocak 1931 tarihli raporunda oldukça önemli bilgiler verilmektedir. Bkz: *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu*, 490.01.494.1988.2.

¹⁵ Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya*, Ankara, 1990, s.127-132; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, I/1, Ankara, 1991, s.148.

1907'de yapılan bakanlar toplantısında Rusya Ticaret Bakanı şu ifadeleri kullanmaktaydı:

“Bizim, İran sınırına yaklaşacak olan ana ve yan hatları birbirinden ayırmamız gerekmektedir. Rusya'nın menfaatleri bakımından ana hat,(Bağdat Demiryolu), Avrupa'dan İran Körfezi'ne transit servisinin (Kafkasya üzerinden) yapılmaması anlamına gelmektedir. Kafkasya yolunun kapandığı 1883'ten beri bu transit akışı zaten Rusya'dan geçmemektedir. Bu nedenle ana hattın inşası halinde bizim kaybımız dolaylı olabilecektir. Fakat özellikle İran sınırına yaklaşacak olan yan hatlar bizi doğrudan tehdit eder. Çünkü bunlar, şimdiye kadar bizim kontrolümüzde olan Kuzey İran pazarlarını yabancıların mallarına açmış olacaktır. Bundan dolayı Rusya lehine olan aşağıdaki şartlar, Almanya ve İngiltere ile yapılacak müzakerelerde temel teşkil etmelidir:

1. Almanya İran sınırlarına doğru hiçbir yan hat yapmamayı garanti etmelidir.
2. Almanya ve İngiltere Kuzey İran'da İran hükümetinin 1910'a kadar demiryolu yapmaması konusunda Rus hükümetini desteklemelidir.
3. Küçük Asya'da demiryolu yapımı konusunda Türkiye ile yapılan 1900 Antlaşması Rusya lehine genişletilmelidir.”¹⁶

1907'deki Reval Görüşmeleri ile İngiltere'yi İran'ın kuzeyinden uzak tutmayı başaran Rusya, aynı başarıyı 3 yıl sonra Postdam'da Almanya'ya karşı kazandı. Son yıllarda artan bölgedeki Alman etkisi Rus menfaatlerini tehdit etmeye başlamıştı. Diğer taraftan Almanya da, Rusya ile masaya oturarak Reval Görüşmeleri'nin etkisini dengelemeyi sağlamış oluyordu.

¹⁶ *Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, 1909-14*, Translated From the Original Text in His Possession by B.De Siebert, Edited, Arranged and Annotated by George Abel Schreiner, The Knickerbocker Pres, New York and London, 1921, pp.476-477.

Postdam'da iki devletin Türkiye ve İran üzerindeki menfaatleri konusunda bir uzlaşmaya varıldı. Rusya 1907'de İngiltere'ye kabul ettirdiği Kuzey İran'daki menfaatlerini Almanya'ya karşı da garantiye almış oldu. Bu görüşmelerin bizim için en önemli yanı ise; Trabzon'dan Erzurum'a ve oradan İran sınırı üzerinden Tebriz'e uzanacak olan Türk demiryolu projesinin hayata geçirilmemesi konusunda iki gücün anlaşmaya varmış olmasıydı.¹⁷

Rusya açısından bakılacak olursa, genel olarak Karadeniz sahilleri, Doğu Anadolu ve İran'ın kuzeyinde, özel olarak da Trabzon-Erzurum, Erzurum-Bayezit-Tebriz ve Erzurum-Erzincan arasında, kendisinden başka bir devlete demiryolu yaptırmama politikası başarılı bir şekilde uygulandı. İstanbul ve Avrupa başkentlerindeki Rus elçileri, merkezden aldıkları talimat doğrultusunda, bu konuda uzun süre istikrarlı bir politika izledi.¹⁸

II. Meşrutiyet'in İlanı ve Bölge Halkının Demiryolu İstekleri

1908'deki Meşrutiyet ilanından bir müddet sonra, Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu inşası meselesi ciddi bir şekilde konuşulmaya başlandı. Konuyla ilgili keşifler yapan ve bazı projeler üreten hükümet yetkilileri, özellikle tahsisat konusundaki sıkıntıları aşmaya çalıştı. Bu gelişmeler demiryoluyla ilgili müjdeli haberleri sabırsızlıkla bekleyen bölge halkı tarafından memnuniyetle karşılandı.

Doğu Anadolu'da demiryolu inşası hususunda 1900'de Ruslara verilen imtiyazın süresi II. Meşrutiyet'in başlarında sona ermişti. Böylece Osmanlı Devleti Doğu Anadolu ve Karadeniz'de demiryolu yapma ve yaptıрма konusunda bağımsız hareket edebilecekti. Bu arada, Anadolu'da yapılacak demiryolları hususunda 1908'den itibaren Erkânı Harbiye, Nâfia Nezâreti ve Şimendifer Umum Müdürlüğü'nün ortak çalışmaları ile proje esasları hazır-

¹⁷ "The Potsdam Accord, 1910", <http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/boshtml/bos138.htm>; "Persia in the Light of the Russo German Agreement", *The New York Times*, January 22, 1911.

¹⁸ Daha sonra tekrar ele alacağımız bu konu hakkında bkz: *Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe*, pp.334-335.

lanmıştı. Bu hazırlıklar yapılırken, özellikle Erkânı Harbiye dairesi, doğuya yapılacak hatların geniş hat olması gerektiğini vurgulamıştı.¹⁹

Nâfia Nezâreti 1909'da Doğu Karadeniz'den iç kısımlara doğru demiryolu inşa etmek üzere birtakım incelemeler yaptı. Bu incelemelerde dikkate alınan iki önemli husus, demiryolunun en uygun şekilde ve en az masrafla nasıl inşa edileceği ve hangi limana bağlanacağı idi. Bölgedeki en önemli limanlar doğudan batıya doğru, Rize, Trabzon, Tirebolu, Giresun ve Ordu limanlarıydı. Bunlar tabîi ve sunî rıhtımlardan mahrum ve yük boşaltmayı son derece zorlaştıran rüzgârlara maruz limanlardı. Bunlar, İstanbul ve Tuna üzerinden Avrupa ülkelerine bağlanıyorlardı ve gemi seferlerine elverişli nehirlerle sahip değillerdi. Bu limanları iç bölgelere bağlayan tek ana yol, eski Tahran-Tebriz-Erzurum transit yolu olup, bu güzergâh Trabzon'da sona ermekteydi. Özellikle bu durum, yapılacak demiryolu konusunda Trabzon'un öne çıkmasına yol açıyordu. Burası ele alınan dönemde, bahsedilen 5 limanın toplam ihracatının %60'ını ve toplam ithalatının %70'ini sağlamaktaydı.²⁰

Demiryoluna sahip olma anlamında Trabzon Limanı'nın bölgedeki en büyük rakibi Tirebolu'ydu. Buranın en büyük avantajı ise, Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane ve Erzurum'a kolayca bağlanabilecek olmasıydı. Hâlbuki Trabzon ile Erzurum arasında aşılması zor dağlar sıralanmaktaydı.

Nâfia Nezâreti 1909'da yaptığı keşifler sonucunda, Trabzon'a geniş hatlı bir demiryolunun ekonomik ve coğrafi nedenlerle inşa edilemeyeceği, bu yüzden Tirebolu hattının seçilmesi gerektiği sonucuna varmıştı. Keşifler, Trabzon-Erzurum hattının Anadolu'da yapılması düşünülen hatlar içerisinde

¹⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, I/17, s.505.

²⁰ Eliot Grinnel Mears, "Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet", *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number, 1, pp.1-2 (National archives Microfilm Publications, T1193, Records of the Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States, 1910-1929, Roll: 2, National Archives and Records Service, General Services Administration, Washington: 1975).

en masraflılarından birisi olacağını ortaya koymuştu. Yıldan yıla azalan Tebriz-Erzurum-Trabzon transit ticareti, bu hattın masraflarını karşılama konusunda son derece yetersiz görülüyordu.²¹ Eğer Trabzon-Erzurum arasında bir hat yapılacaksa, bunun dar hat olması, masrafların düşürülmesi bakımından daha uygun olacaktı.²² Fakat dar bir demiryolu hattının bölgeye kazandıracığı pek bir şey yoktu.

Ne Trabzon ne de Tirebolu, 1909'da Nâfia Nezâreti tarafından tam olarak dikkate alınmadı. Yani liman ve demiryolu yapımı konusunda ciddi bir teşebbüse layık bulunmadı. Her iki liman da ekonomik olarak, örneğin Samsun ve Mersin limanlarına göre daha az avantajlıydı. Nezaret, bu dönemde yapılması düşünülen demiryollarını üç gruba ayırmış ve Trabzon bölgesindeki demiryollarını 13. sraya yerleştirmişti.²³

Muhtemelen bu olumsuz sonuçlardan pek haberdar olmayan bölge halkı ise, Trabzon-Erzurum demiryolu konusunda ortaya çıkan en küçük bir gelişmeyi bile heyecanla karşılıyordu. Trabzon'da yayınlanan Meşveret Gazetesi'nden alınarak Tasvîr-i Efkâr Gazetesi'nin 21 Temmuz 1909 tarihli nüshasında yayınlanan bir haberde şu ifadeler kullanılmaktaydı:

“Şimendifer imtiyâzı hakkında Devlet-i Osmâniye ile Rusya Devleti beyninde münakit muâhede fesh edilmiş olduğundan Trabzon-Erzurum şimendifer imtiyâzını İngiliz-Avusturya sermâyedarından müteşekkil bir kumpanya talep etmiştir.

²¹ Aynı yıllarda konuyla yakından ilgilenmiş olan Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan ise, Erzurum-Trabzon hattının inşa edilmesi durumunda, sadece Trabzon Limanı'na yapılacak zahire nakliyatından 1911 itibarıyla yıllık 800.000 Frank (34,780 lira) gelir elde edilebileceğini; bu ve Samsun-Sivas hattının Haydarpaşa-Ankara hattından daha fazla hasılat temin edeceğini iddia etmekteydi. Pastırmacıyan'ın yaptığı hesaplamalar için bkz: Karakin Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, 1328, s.31-33.

²² Mears, “Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet”, p.3

²³ Mears, “Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet”, p.4; Erzurum-Trabzon hattının bu durumuna mukabil, Erzurum-Sivas hattı Nezaret tarafından birinci derece ehemmiyeti haiz hatlar arasında gösterilmişti. Fakat bu kadar önem verilen bir hattın yapımında dahi hiçbir ilerleme kaydedilmemişti. Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, s.27-28.

İki gün evvel Erzurum'a azimet eden şehrimiz (Trabzon) Avusturya Konsolosunun şimendifer inşasına dâir Erzurum'da tetkikât-ı fenniye icrâ ederek lazım gelen raporları tanzîm edeceği mustahberât-ı mevsukâmızdandır."²⁴

Bu haberin çıkmasından bir müddet önce, konu Mebusan Meclisi'nde gündeme gelmişti. Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan öncülüğünde harekete geçen bölge mebusları 19 Şubat 1324 (4 Mart 1909) tarihli takrirlerinde; Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Mamüretülaziz ve Diyarbekir Vilayetlerini Karadeniz'e bağlayacak bir demiryolu hattının yapılmasını teklif ettiler. Mecliste görüşülen bu takrir genel itibarıyla kabul gördü ve incelenmek üzere Nâfia Encümeni'ne havale edildi.²⁵

Trabzon-Erzurum hattının inşası durumunda karşılaşılabilecek zorlukların farkında olan, fakat bu konudaki ısrarlı isteklere kayıtsız kalamayan hükümet yetkilileri, bir taraftan bölge halkını, diğer taraftan onların temsilcileri olan mebusları tatmin etmek durumundaydı. Dâhiliye Nezâreti'nden Trabzon Vilayeti'ne gönderilen 18 Kanunuevvel 1325 (31 Aralık 1909) tarihli yazıda, Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapımı hükümet tarafından düşünülmekte ise de, maliyenin müsait olmaması ve Türk şirketlerinden bu konuda herhangi bir talep gelmemesi yüzünden, Trabzon-Erzurum hattı inşasının zaruri olarak ertelendiği belirtilmekteydi. Aynı yazının devamında, Trabzon halkının bu konudaki aşırı şabırsızlığına dikkat çekilerek, hükümetin bu hattı en faydalı bir şekilde yapmayı düşündüğü, gereksiz bir takım fikirlerle bu konuda merkezi meşgul etmenin yanlış olduğu belirtilmiş ve hükümetin bu konudaki iyi niyetinin halka anlatılması istenmişti.²⁶

²⁴ *Tasvîr-i Efkâr*, 21 Temmuz 1909.

²⁵ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/1, s.225; Pastırmacıyan, Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi, s.5.

²⁶ *BOA, DH, MUI*, Dosya No: 58, Gömlek No: 53; Anlaşıldığı kadarıyla Trabzon-Erzurum hattını kendi imkânlarıyla inşa edemeyeceğini anlayan Osmanlı hükümeti, bu hattı öncelikle Türk şirketlerine, o da olmazsa yabancı şirketlere, in.tiyaz vermek suretiyle yaptırmayı planlıyordu.

Aynı konuda Erzurum halkının da önemli beklentileri vardı. 1910 yılının ilk günlerinde, Erzurum'un ulema, meşayih, eşraf, tüccar ve diğer ileri gelenlerince bir toplantı yapılarak, ulaşım imkanları son derece kısıtlı olan Erzurum'u dışarıya bağlayacak nakil vasıtalarının yokluğunun halkı gittikçe fakirliğe ittiği belirtilmiş ve hükümetçe bu konuda acil önlem alınması istenmişti.²⁷ Erzurum halkının demiryolu konusundaki bu isteği, hükümet yetkilileri tarafından incelenmiş ve Dâhiliye Nezâreti 19 Kanunusani 1325 (1 Şubat 1910) tarihinde Erzurum Vilayeti'ne gönderdiği yazıda, Trabzon Vilayeti'ne verilen cevabın bir benzerini tekrarlamıştı.²⁸

Aynı günlerde Mebusan Meclisi'nde konuyla ilgili önemli görüşmeler yaşandı. Bayezit Mebusu Süleyman Sudi ve 71 arkadaşı tarafından 5 Kânunusani 1325 (18 Ocak 1910)'te hazırlanarak 26 Kânunusani 1325 (8 Şubat 1910) tarihli oturumda okunan tahrir, hem Trabzon-Erzurum demiryoluyla ilgili son dönemde meydana gelen bazı gelişmeleri aktarmakta, hem de konunun önemini bir kez daha hatırlatmaktaydı.

Takirde verilen bilgilere göre; Trabzon ve Samsun iskelelerinden nakledilecek ticaret eşyasından belediyelerce alınacak oktruva resmi²⁹ karşılık gösterilmek suretiyle yapılacak borçlanmayla Trabzon-Erzurum, Samsun-Sivas hatlarının inşasına dair vaktiyle Samsun'da yapılan toplantıda verilen karar, Trabzon Vilayeti idare meclisinin 24 Haziran 1325 (7 Temmuz 1909) tarihli ve 28 numaralı mazbatasıyla Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne bildirilmiş idi. Bu arada Samsun-Sivas şimendifer hattının güzergah tayini için bölgeye fenni heyetler gönderildiği haber alınmıştı. Yani Samsun-Sivas hattının inşası hususunda adım atan hükümet, Trabzon-Erzurum hattıyla ilgili doyurucu bir açıklamada dahi bulunmamıştı.

²⁷ BOA, DH, MUI, Dosya No: 58, Gömlek No: 53.

²⁸ BOA, DH, MUI, Dosya No: 58, Gömlek No: 53.

²⁹ Ticaret maksadıyla şehirlere getirilen mallardan alınan bir tür mahalli gümrük vergisi olup "duhuliye resmi" olarak da adlandırılmıştır. Geniş bilgi için bkz: Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler (Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum)*, İstanbul, 1946, s.80-81; İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Ankara, 2000, s.192.

İşte bu nedenle, Osmanlı topraklarında şimendifer inşası amacıyla alınacağı belirtilen 12 milyon liralık borcun bir kısmının Trabzon-Erzurum şimendifer hattına tahsisi için Mebusan Meclisi riyasetine hitaben Trabzon Vilayeti'nce bir mazbata tanzim olunmuş, Trabzon Müftüsü, diğer ruhani liderler ile Belediye ve Ticaret ve Ziraat Odaları reisleri tarafından da 6 Kânun-ı evvel 1325 (19 Aralık 1909) tarihli talepname hazırlanmıştı. İşte bu mazbata ve talepname bölge mebuslarınca Meclis başkanlığına takdim edilmişti.³⁰

Takririn ikinci kısmında ise, Trabzon-Erzurum demiryolunun niçin inşa edilmesi gerektiği hakkında şu bilgiler verilmekteydi.

“Trabzon şehri Karadeniz’in en mühim bir iskelesi ve Anadolu’da kâin Erzurum Van, Bitlis, Diyarbakır, Mâmüretülazîz Vilâyetlerinin ve bâhusus Dördüncü Ordu-yı Osmânî ile İran’ın met-hal ve mahrec-i münferidi ve bu cihetteki umûm postaların güzergâhı olduğu gibi, vilâyât-ı mezkûrenin de ehemmiyet-i mahsûsa-i siyasîyeyi hâiz bir mevki-i mütenâda bulunduğu ve İran’a müteal-lik transit muâmelâtının yolsuzluk yüzünden memâlik-i sâireye nakli halinde Trabzon ve Erzurum’un ne derece harap ve mutazar-rır olacağı vâreste-i arz ve izahtır. Binaenaleyh ticâret ve siyâset cihetiyle ehemmiyeti hâiz olan altı vilayetin muâmelât-ı umûmiye-sini teshîl ve bu nispette menâfi-i hazineyi temin edecek olan Trabzon - Erzurum hattının bir an evvel lüzum ve vücûb-ı inşası, bu hususta vilâyat-ı mezkûre ahâlisinin niyâz ve istirhâmdaki itti-fâkı müstağnî-i tekrâr olup ve istidâ-yı vâkiin heyet-i kirâm-ı umû-miyece nazar-ı mütalaâya alınacağı kaviyyen memûl bulunmuş ol-duğundan, bu babda heyet-i umûmiyece verilecek kararın Nâfia Nezâreti’ne teblîğine müsâade buyurulmasını temennî eyleriz.”³¹

Sadece bölge mebusları değil, Bağdat’tan Selanik’e kadar birçok vıla-yetin mebusları tarafından imzalanmış bulunan³² yukarıdaki takrirden sonra,

³⁰ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/2, s.190-191.

³¹ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/2, s.190-191.

³² Bahsedilen takririn altında Trabzon, Erzurum, Genç, Siirt, Bayezit, Karahisarı Şarki, Kangırı, Kütahya, Gümüşhane, Canik, Siverek, Ergani, Muş, Maraş, Ankara, Hakkari, Kırşehir, Hums, İstanbul, Musul, Bağdat, Niğde, Bolu, Yozgat, Tekfurdağı, Karasi, Ko-

Gümüşhane Mebusları İbrahim Lütfi ve Hayri Beylerin takrirleri okundu. Bu takrirdede; Trabzon ile Erzurum arasında nakil vasıtalarının yokluğu yüzünden bölge şehirlerinin iktisadi açıdan günden güne zayıfladıkları belirtilerek, Trabzon-Erzurum demiryolu hattının bir imtiyaz ile veya başka bir şekilde inşası hakkında Gümüşhane Sancağı İdare Meclisi ile ticaret ve belediye heyetlerinin dilekçelerinin mecliste okunduktan sonra, gereğinin yapılması için Nâfia Nezâreti'ne gönderilmesi istenmekteydi.³³

İbrahim Lütfi Paşa takriiriyle ilgili bir açıklama yaparak, yolsuzluğun bölgeye ve özellikle Gümüşhane'ye verdiği zararı örnekleriyle anlatmaya çalıştı. Lütfi Paşa'ya göre Gümüşhane'de 3 seneden beri aşırı bir pahalılık vardı. Ekmeğin kuruşu 30 para iken şimdi 3 kuruşa kadar çıkmıştı. Bu da nakliyatın olmamasından kaynaklanıyordu. Trabzon'dan Erzurum'a giden en kısa yolun Gümüşhane'den geçtiğini belirten Lütfi Paşa, bu yolun Dördüncü Ordu için de önemli olduğunu ilave etti.

Takrirlerin okunmasından sonra söz alan bazı mebuslar, fevkalade ehemmiyetli olan bu konuda derhal Nâfia Nezâreti'ne emir verilmesini istediler. Tokat Mebusu İsmail Paşa ise farklı bir fikir beyan etti. İsmail Paşa, Samsun'dan Erzurum'a bir şimendiferin yapılmasının Trabzon-Erzurum şimendiferine nazaran devlet, millet, ticaret ve ümran açısından daha doğru olacağını, farz hükmündeki Samsun hattı dururken, diğerlerinin tercih olunamayacağını belirtti. İsmail Paşa'ya göre Samsun'dan Sivas ve Erzurum'a demiryolu hattının yapılmasına bütün Anadolu halkı intizar etmekteydi. Trabzon'dan Erzurum'a hat yapılması "ümrân-ı nâkisa îras edecek", böylece Amasya, Samsun, Tokat ve Sivas gibi vilayetler ümrandan yoksun kalacaktı. Benzer şeyler askeri açıdan da söylenebilirdi. Mesela İstanbul'dan deniz yoluyla Trabzon'a ve oradan şimendiferle Erzurum'a asker göndermek kolay olmayacaktı. Halbuki Anadolu'nun ortasından geçecek olan bir hat, askeri

zan, Selanik, Üsküp, Kastamonu, Mamüretülaziz, Cebelibereket, Van, İpek, Gümülcine, Bursa, Bingazi, Çorum, Manastır, İçel, Şam, Bolu, Erzincan, Sivas gibi vilayetlerin bazı mebuslarının imzası vardı.

³³ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/2, s.192.

açıdan büyük kolaylık sağlayacaktı. Bütün bu nedenlerle öncelikle Samsun-Sivas hattının Erzurum'a ulaştırılması gerekmekteydi.³⁴

Daha sonra Kastamonu Mebusu İsmail Mahir Efendi söz alarak İsmail Paşa'nın sözlerine kısmen itiraz etti. İsmail Mahir Efendi'ye göre; Trabzon-Erzurum hattının yapılması da farz haline gelmişti. Bununla birlikte, şimendifer inşası için yapılacak 12 milyon liralık borçlanma sayesinde belki daha önemli hatlara öncelik verilebileceğini, çünkü iki seneden beri bütün Osmanlı halkının gözlerinin yollarda kaldığını belirtti.

Bazı mebusların Osmanlı memleketinin tamamının demiryoluna muhtaç olduğu yolundaki sözleri üzerine Erzurum Mebusu Ohannes Varteks Efendi söz alarak, Vilayati Şarkiyenin birtakım özelliklerinden bahsetti. Bu bölge birkaç devletle sınır durumundaydı. O devletlerin sınırlarında çeşitli nakil vasıtaları varken, bölgedeki mahrumiyet büyük bir nispetsizliğe ve sıkıntıya neden olmaktaydı. Bu durum aynı zamanda askeri açıdan da önemliydi. Ruslar kısa bir süre içinde Kafkasya'dan Sarıkamış'a kadar şoseler ve demiryolu hattı inşa etmişlerdi. Aynı zamanda Van sınırına kadar da demiryolu hattı ve şose yapmışlardı. Osmanlı tarafında ise şimendifer olmadığı gibi şose dahi yoktu. Hal böyle iken iki devlet arasında bir muharebe başlarsa, Rusların 10 gün içinde 20-30.000 asker toplayarak sınıra yığılması mümkündü. Osmanlı ise böyle bir imkândan mahrumdu.³⁵

Bu nedenle Varteks Efendi'ye göre, Erzurum ve civarında demiryolu hatlarının yapılması diğer bölgelere nazaran öncelikle ele alınmalıydı. Bu durum memleketin selameti için gerekiyordu. Bu demiryollarının yapılması Osmanlı'nın Rusya ile yaptığı demiryolu antlaşmasını da ihal etmeyecekti. Çünkü bu muahedede, bölgede yabancı sermaye ile demiryolu yapılmaması şartı vardı. Erzurum civarında demiryolu yapılması işinin derhal kabineye

³⁴ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/2, s.192.

³⁵ Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, I/2, s.193: Varteks Efendi'nin bahsettiği şey birkaç yıl sonra I. Dünya Savaşı'nda gerçekleşecek ve Sarıkamış Felaketi böyle bir ortamda vuku bulacaktır.

tevdî edilmesini ve hemen işe başlanmasını teklif eden Varteks Efendi, diğer mebuslar tarafından şiddetle alkışlanan aşağıdaki sözlerle konuşmasını bitirdi:

“...Onun için bendeniz Meclisten rica edeceğim ki, bu hattı asla bir ecnebiye vermemelidir. Osmanlı milleti nasıl ki Yemen şimendiferini yaptı; ecnebiye vermeyerek Osmanlılar bunu da yapmalıdır ve kensidi başa çıkarmalıdır.”³⁶

Mecliste yapılan konuşmalardan anlaşıldığına göre; hemen bütün mebuslar Erzurum’un demiryolu ile sahile bağlanmasında hemfikirdi. Fakat bu bağlantının Trabzon üzerinden mi yoksa Samsun üzerinden mi gerçekleştirileceği konusunda fikir ayrılığı vardı. Bir başka fikir ayrılığı ise Trabzon-Tirebolu tercihi sözkonusu olduğunda yaşanıyordu. Bununla birlikte Meclis, Trabzon-Erzurum hattının yapımı konusunda verilen takrirlerin Nâfia Nezâreti’ne gönderilmesine karar verdi.³⁷

Trabzon-Erzurum demiryoluyla ilgili takrirlerin Mebusan Meclisi’nde görüşüldüğü günlerde, konuyla ilgili olarak hükümet yetkililerince bazı adımlar atıldı. Dâhiliye Nezâreti tarafından Sadaret makamına yazılan 13 Şubat 1325 (26 Şubat 1910) tarihli yazıda; Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolu inşasına karar verilerek, yapılacak keşif için gerekli tahsisatın gelecek sene bütçesine konulduğunun Nâfia Nezâreti tarafından bildirildiği ve bu kararın özellikle Erzurum halkı tarafından sevinçle karşılandığı belirtilmekteydi.³⁸

Aynı günlerde Erzurum ahalisi adına Belediye Reisi Şerif Efendi tarafından kaleme alınan ve Tasvir-i Efkâr Gazetesi’nde yayınlanan bir telgrafta konuyla ilgili şu ifadeler yer almaktadır:

³⁶ *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, I/2, s.193; Daha sonra değinileceği üzere, Mebusan Meclisi’ndeki Ermeni mebuslarından Pastırmacıyan’ın bölge demiryolları konusunda Amerikan sermayesini desteklerken, Varteks Efendi’nin ecnebi sermayesine karşı çıkışı son derece ilginçtir.

³⁷ *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, I/2, s.193.

³⁸ *BOA, DH, MUI*, Dosya No: 69-1, Gömlek No: 24.

“Ticâret ve Nâfia Nezâret-i Celîlesi’nden vârid olarak bugün vâli-i vilâyet tarafından ba-kemâl-i inhac (açık bir şekilde) muvâcehe-i umûmiyede kıraât ve mefhûmu izâh kılınan (umuma karşı okunan ve açıklanan) telgrafnâmede Erzurum ile Trabzon arasında bir demiryolu inşâsındaki lüzum ve ehemmiyet takdîr olunarak bu babda icâb eden vesâite teşebbüs olunmuş ve 326 senesi ibtidâsında (1910 yılı baharında) keşfiyât icrâsı için tertibât-ı hakîkiye ifâ ve bütçeye karşılık ithâl kılınmış olduğu tebşîr ediliyor. Fıkdân-ı vesâit-i nakliyesiyle vilâyetin her tarafını istilâ eden ihtiyâc-ı şedîde bizi en mukaddes borcumuz olan vergilerimizi bile vakt-i zamanıyla tediye edebilmekte düçâr-ı müşkilât olacak derecede giriftâr-ı zarûret etmişti. Mahsulât-ı zirâiyemizi ihrâca muhtâc olduğumuz şeyleri hâricden ithâle muvaffak olamadığımız için en büyük mahrûmiyetlerle muhât sair yerlerle tesîs-i münâsebetе muvaffak olamayarak mahsûr bir halde kalmış olduğumuz cihetle, hükûmet-i meşrûta-i meşrûamızın bir nâzır-ı mesulü tarafından resmen beyân edilmiş olduğu için sıhhatine katiyen iştibâh (şüphe) etmediğimiz işbu tebşîrât-ı ümranperverîden dolayı kalbimiz hiss-i sürûr (sevinç hissi) ve gözlerimiz aşk-ı şâdî ile memlu (sevinçle dolu dolu) olduğu halde kabinemize ve vükelâ-yı muhtereme-i millette en samîmi teşekkürâtımızı umûm ahâli nâmına arz eylerim. Ahâli Nâmına Erzurum Belediye Reisi Şerif.”³⁹

Şerif Efendi’nin telgrafında belirtildiği gibi; Erzurum’un demiryolu ile sahile bağlanması konusunda 1910 yılı başlarında ortaya çıkan ümit verici gelişmeler, halk tarafından coşkuyla karşılanmıştı. Bu dönemde Mebusan Meclisi’nde yapılan görüşmelerde, Trabzon-Erzurum demiryolunun siyasî, askeri ve iktisadî önemi vurgulanarak, hattın bir an önce yapılması keyfiyetinin Nâfia Nezâreti’ne bildirilmesine karar verilmişti.⁴⁰ Nitekim Nafia Nezaleti’nin Meclis riyasetine gönderdiği yazılardan anlaşıldığına göre; 10 mühendisten oluşan Üçüncü Şube Fen Heyeti Samsun-Sivas ve Trabzon-Erzu-

³⁹ *Tasvîr-i Efkâr*, 16 Şubat 1910.

⁴⁰ *Tasvîr-i Efkâr*, 11 Şubat 1910.

rum şimendifer hatları güzergâhlarını incelemek üzere 15 Mart 1910'dan itibaren bölgede keşif yapmaya başlamıştı.⁴¹ Aynı şekilde Erzurum'un çevre illere irtibatını sağlayacak olan karayolları konusunda da birtakım sözler verildiği ve bütçenin ilgili kısımlarına bu konuda tahsisat konulduğu anlaşılıyordu. Bununla birlikte verilen sözlerin kısa sürede unutulması ve girişilen bazı teşebbüslerin sonuçsuz kalması şehirde büyük bir hoşnutsuzluğa neden oldu.

En büyük tepki 30 Nisan 1910'da Hükümet Konağı önünde yapılan büyük bir mitingle ortaya konuldu. Mitingin organizasyonunda, Belediye Reisi Şerif Efendi ve bazı ileri gelenlerin başını çektiği bir heyet rol aldı. Mitingin sebeplerinden birisi Trabzon ile Erzurum arasındaki demiryolu inşaatı için güzergâh tayini amacıyla bölgeye yalnız 2 mühendis gönderilmesi ve bunun meseleyi geciktirme olarak telakki edilmesiydi.⁴² Anlaşıldığı kadarıyla keşif yapmak üzere bölgeye gönderilen mühendislerden sadece ikisi Trabzon-Erzurum hattı güzergâhıyla ilgilenmiş, diğer 8 mühendis Samsun-Sivas hattı için görevlendirilmişti. Mitingde etkileyici bir konuşma yapan Şerif Efendi, şimendifer konusuna ve bu hususa şöyle değindi:

“Erzurum'un demiryolu ile sâhile raptına teşebbüs olunacağı tebşirâtıyla müyesser olmuşduk. Bunları bize resmen tebliğ etdikleri gün, meşrû bir hükümetin bir nâzır-ı mesulü tarafından vukubulân muvâidine sıhhat ve ciddiyetinde ıstibah etmeyeceğimizi beyân etmişdik... Fakat... şimendifer güzergâhı tayîni için ciddi bir teşebbüs yapıldığı yok. Bize öyle geliyor ki, üç yüz kilometrelik bir güzergâh Trabzon'a gönderilen iki mühendisle tayîn edilemez. Yazımız beş aydan ibarettir. Yollarımızı bu müddet zarfında yaptırmaya mecbûruz. Hâlbuki ciddi hiçbir teşebbüs göremiyoruz. Bu sene de geçen sene gibi atâletle sūdûr eder ise artık selâmetimizin ve bu memleketin terakkîsinin

⁴¹ Ali Servet Öncü, 1908-1923 Yılları Arasında Erzurum Vilayeti'nin İdari ve Sosyo-Ekonomik Durumu, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2006, s.291.

⁴² Anlaşıldığı kadarıyla keşif yapmak üzere bölgeye gönderilen mühendislerden sadece ikisi Trabzon-Erzurum hattı güzergâhıyla ilgilenmiş, diğer 8 mühendis Samsun-Sivas hattı için keşiflerde bulunmuştu.

arzu edilmediğine kâni olacağız. İcab eden makamdan istilâ-mâtla (bilgi alınarak) Nâfia Nezâretince mevud (vaat edilmiş) olan teşebbüsât-ı ümrâniyenin bu sene mevki-i icrâya vaz edilip edilmeyeceğinin sarâhaten bildirilmesini makâm-ı vilâyetden umûm vilâyet ahâlisi nâmına talep ederim. Öğrenmek istediğimiz şey, bu sene Nâfia Nezâreti tarafından yapılacağı söylenen işlere teşebbüs edilip edilmeyeceğidir..."⁴³

Şerif Efendi konuşmasının sonunda, demiryolu ve diğer bazı hususlarda uzun süredir verilen sözlerin bu kez de tutulmaması halinde, Erzurum halkının Osmanlı memleketinin diğer mamur beldelerine dağılacığını söyleyerek, artık tahammülün kalmadığını belirtmişti.

1910'ların başında Karadeniz'i iç bölgelere bağlayacak demiryolları için bölgeye mühendisler gönderilerek keşif yaptırılması, fakat Erzurum-Trabzon demiryolu hattı konusunda herhangi bir karar alınmamış olması, Trabzon halkı tarafından da üzüntüyle karşılandı. Trabzon'un ileri gelenleri belediye dairesinde toplanarak, askeri ve ekonomik yönden hayati önem taşıyan bu hattın bir an önce yaptırılmasına karar verilmesi, olumlu bir cevap verilinceye kadar bu fikirde ısrar edilmesi ve "izacât-ı mütevâliyeden ferâgat edilmemesi" yönünde görüş birliğine vardılar. Bu husus Trabzon Belediye Reisi Ahmet Bey tarafından 18 Mart 1327 (31 Mart 1911) tarihinde Sadarete bildirilerek, bu konuda bir karar verilmesi istendi.⁴⁴

Trabzonluların bu isteği Sadâret tarafından Ticâret ve Nâfia Nezâretine bildirilerek, bu konuda herhangi bir işlem yapılıp yapılmadığı soruldu. Nezaret tarafından 29 Mart 1327 (11 Nisan 1911) tarihinde verilen cevapta, Trabzon-Erzurum hattı güzergâhı için bölgeye bir keşif heyeti gönderildiği; fakat Trabzon ile Bayburt'u birbirinden ayıran dağ silsilesinin bu hattın yapımına engel teşkil ettiği ifade edildi. Bununla birlikte, Erzurum ve çevresinin sahil mıntıkasına bağlanması için alternatif bir proje sunan Nezâret, Tirebolu'dan Erzurum'a kadar Harşit Vadisi'ni takiben bir hat inşasının müm-

⁴³ BOA, DH, İD, Dosya No: 77, Gömlek No: 11.

⁴⁴ BOA, DH, İD, Dosya No: 4-1, Gömlek No: 19.

kün olduğunu, bu hattın inşasında da birçok sıkıntı bulunmakla birlikte, zorlukların aşılacak derecede olduğunu belirtti. Bu hattın inşası için gereken tahsisatın verilmesi durumunda, derhal çalışmalara başlanabilecekti.⁴⁵

Anlaşıldığı kadarıyla II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, Trabzon, Gümüşhane ve Erzurum mebusları ile halkının ısrarlı talebinin de etkisiyle, 1909'dan itibaren Trabzon-Erzurum demiryolu hattı konusunda incelemeler yapan Nâfia Nezâreti, bu güzergâhın engebeli oluşu, masrafının çokluğuna nispeten tahsisat sıkıntısı yaşanması ve yerli şirketlerin bu hattın inşasına yanaşmaması gibi nedenlerle, önceliği Samsun-Sivas hattına vermiş; eğer Doğu Karadeniz'den iç kısımlara bir hat yapılacaksa, bunun Trabzon'dan değil Tirebolu'dan başlaması gerektiği sonucuna varmıştı.

Trabzon-Erzurum Demiryolu ve Yabancı Şirketlerin Teşebbüsleri

Devletin tahsisat kısıntısı ve yerli şirketlerin kudretsizliği/ilgisizliği sonucunda, Trabzon'u iç kesimlere bağlayacak demiryolunun yapımı, bir kez de yabancı şirketlerle yapılan imtiyaz müzakerelerinde gündeme geldi.

Bu konudaki ilk ciddi teklif Haziran 1909'da J.G.White Şirketi'nden geldi. New York ve Londra'da idarehaneleri bulunan şirketin yaptığı teklif konumuz açısından son derece önemliydi. Çünkü şirket, temsilcisi Bruce Glasgow vasıtasıyla yaptığı ilk teklifte; Sivas ile Erzurum arasında bir demiryolu tesis etmeyi ve buradan Karadeniz sahillerine şubeler uzatmayı öneriyordu. Yaklaşık 3.000 km. uzunluğundaki bu hatlar sayesinde Erzurum ve yüksek bir ihtimalle Trabzon demiryoluna kavuşmuş olacaktı.⁴⁶ Fakat yapılan görüşmeler sırasında şirket tarafından yeni öneriler getirildi. Yeni teklifte esas hattın Sivas'tan başlayarak Harput, Diyarbakır ve Bitlis'ten Van'a ulaşması ve bu hattın bir noktasından Musul ve Kerkük'ten Süleymaniye'ye

⁴⁵ BOA, DH, İD, Dosya No: 4-1, Gömlek No: 19.

⁴⁶ Karakin Pastırmacıyan, kendisi tarafından hazırlanan Doğu Anadolu demiryolu projesinin devletçe yapımına imkan bulunamaması üzerine, şahsi dostu Glasgow'a müracaat ettiğini ve bu projenin inşasını ona kabul ettirdiğini belirtmektedir. Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, s.5-6.

hat yapılması öneriliyordu. Bu yeni teklif hükümet yetkilileri tarafından kabul edildi.⁴⁷ Bu şekilde hazırlanan mukavelename Vükela Meclisi tarafından incelenerek Mebusan Meclisi'ne sunuldu. Tam da bu sırada, belirlenen hattı inşa etmek için başka taliplerin de ortaya çıkmasıyla, J.G. White Şirketi'yle kati mukavele yapılması fikrinden vazgeçildi ve belirlenen şartlar, özellikle güzergâh boyunca işletilecek madenler konusunda bazı değişikliklerle başka şirketlerin önüne konuldu.⁴⁸

Böylece 1909 yılı ortalarında J.G. White Şirketi'nin önerisiyle, daha doğrusu Doğu Anadolu'da demiryolu yapımını ısrarla isteyen Karakin Pastırmacıyan'ın Glasgow nezdindeki teşebbüsüyle gündeme gelen Erzurum-Sivas ve Erzurum-Trabzon hatları, bir müddet sonra aynı şirketin isteği ile değiştirilmiş; bu kez petrol yönünden zengin ve inşaat yönünden daha kolay olan güney bölgelerinde demiryolu yapma projesi ortaya çıkmıştı. Çester Projesi dediğimiz proje, J.G. White Şirketi ile yapılan görüşmeler sırasında 1909 yılı sonbaharında ortaya çıkan projeden başkası değildi. İki proje arasındaki en önemli fark, Çester'in dar değil geniş hat yapmayı teklif etmesi idi.⁴⁹

Aslına bakılırsa, 1909 yılı içerisinde Doğu Anadolu demiryolu imtiyazını almak için 7 talip ortaya çıkmıştı. Bunlardan J.G. White ve Çester şirketlerinin önerdiği güzergâh, yukarıda belirtilen güzergâhtı. Adına hareket ettiği sermayedarın ismini vermekten imtina eden, fakat istenildiği kadar teminat akçesi depozito edebileceğini beyan eden A. Katsayanis isimli bir kişi ise, oldukça abartılı bir teklifte bulunmuştu. Buna göre; Edirne'den başlaya-

⁴⁷ *Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları*, Matbaai Amire, İstanbul, 1327, s.8; Böylece ortaya çıkan yeni proje, artık Pastırmacıyan projesi olmaktan çıkmış, Pastırmacıyan'ın inşasını düşündüğü güzergâhlar büyük ölçüde değiştirilmiştir.

⁴⁸ *Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları*, s.9.

⁴⁹ Bu konuda ayrıca bkz: John A. DeNovo, "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review*, Vol. 33, No. 13 (Autumn, 1959), pp. 304-307.

cak demiryolu Kırkkilise, İstanbul, Beyoğlu yoluyla Rumeli Hisarı'na gelecek, buradan asma köprüyle Anadolu Hisarı'na geçecek, oradan ise Bolu - Kangırı - Yozgat - Sivas - Divrik - Harput - Diyarbakır - Musul - Kerkük - Süleymaniye güzergâhını takip edecekti. Bizim konumuzu ilgilendiren kısmına gelince, Sivas'tan başlayacak bir yan hat Erzincan, Gümüşhane, Trabzon ve Erzurum'u dolaşacak, buradan Bayezit'e ulaşacaktı. Ayrıca Sivas'tan bir hat Tokat, Amasya ve Samsun'a çıkacak, Divrik'ten bir kol Muş, Bitlis ve Van'a ulaşacaktı. Nihayet Samsun ve Trabzon'da birer liman yapılacaktı. Sonuç olarak, bu gayet abartılı ve esrarengiz teklifler bir kenara bırakıldı; en makul ve güvenilir olarak Çester'in teklifi kabul edildi.⁵⁰

Böylece bu dönemde tartışılan en önemli proje Çester Projesi oldu.⁵¹ New York Times'ta "*Asya yeniden fethedilmek üzere; bu kez ticari olarak ve Amerikan milyonlarıyla*" şeklinde duyurulan Çester Projesi ile, bu tarihe kadar dış dünyayla bağlantısını deve kervanlarıyla yürüten Anadolu'da geniş bir demiryolu ağı yapılacaktı.⁵² Çester Projesi'nin içerisine, Samsun-Sivas-Erzurum hattı ile buradan Trabzon'a bir kol inşasının da dahil edilmesi hükümet çevrelerince arzulanan bir şeydi. Bu projeye ilgili olarak gündeme getirilen Erzurum ve Trabzon hatları konusunda kesin bir fikir birliğine varılmamıştı. Yukarıda da değinildiği üzere Amerikan sermayesinin temel amacı; Karadeniz'deki Samsun Limanı'ndan Sivas, Harput, Diyarbakır'a ve Musul, Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye bir hat uzatmaktı.⁵³

Görüldüğü üzere Amerikalı sermayedarların kafasında Sivas-Erzurum ve Erzurum-Trabzon hatları yoktu. Fakat bu hatlar, 1910 yılı içerisinde Çester Grubu ile yapılan görüşmeler sırasında çok daha farklı bir şekilde

⁵⁰ Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları, s.9-11.

⁵¹ Çester Projesi hakkında kapsamlı bir araştırma örneği olarak bkz: Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, İstanbul, 2000.

⁵² "American Capital to Open Rice Fields in Turkey", *The New York Times*, August 14, 1910.

⁵³ "American Capital to Open Rice Fields in Turkey", *The New York Times*, August 14, 1910.

gündeme geldi. Şöyle ki; hükümet yetkilileri tarafından, projede güzergâhtaki madenlerin işletilmesini ilgilendiren bazı değişiklikler önerilmişti. Buna karşılık bazı hatların geniş değil, dar olarak yapılmasına izin verilecekti. Başında Muhtar Bey'in bulunduğu demiryollar idaresi, bölgede dar yapmanın bir işe yaramayacağını ifade ederek, bu değişikliğe karşı çıktı.⁵⁴ Fakat hükümet yetkilileri, ileride ayrı bir imtiyaz ile yaptırmayı düşündükleri Sivas, Erzurum ve Trabzon hatlarının yapımı için, buna talip olacak şirkete verilmesi gerekebilecek ve bu hatların tamamlayıcısı olabilecek Sivas-Harput hattının Çester Projesinden çıkarılması şartıyla, Çester'in yapacağı hatların dar olmasına izin verilmesini uygun buluyordu.

Çester Projesi'nin geçirdiği süreç hakkında son derece önemli bilgiler veren Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın 25 Nisan 1327 (8 Mayıs 1911) tarihli raporunda, hükümetin yakın bir gelecekte Trabzon ve Erzurum'a demiryolu yaptırmak amacıyla Çester projesinde yaptığı değişiklikler hakkında önemli bilgiler verilmektedir. Aşağıdaki ifadeler, hükümetin Sivas demiryolunu Erzurum ve Trabzon'a ulaştırmaya ne kadar önem verdiğini ve özel şirketlerin bu bölgede demiryolu yapma konusunda öne sürdükleri zorlukları izale etmek için nasıl bir yol takip etmek istediğini ortaya koymaktadır. Sadrazam'a göre;

“...Sivas ve Erzurum ve Trabzon Vilâyetlerinde vücûda getirilmesine çalışılan şebeke-i hadîdiyenin (demiryollarının) tamâmiyetine lâzım addolunan Sivas Harput kısmı inşaâtından (Çester'i) ferâgat ettirmek ve bâ-imtiyâz inşâ ettirilecek olan sâlifî'z-zikr şebeke-i hadîdiyeyi zâhiren nâfi ve hakikât halde ise mevki-i fiile vazı gayr-i kâbil bir halden ve bilahare envâi müşkilât ve talilât ikâyla inşâya mâni esbâbdan tecrîd (inşaya

⁵⁴ II. Meşrutiyet döneminde ortaya atılan Çester Projesi'nin karşısında en şiddetli şekilde duran ve yaptığı açıklamalarla Meclisi Mebusan'ın bu projeyi reddetmesine neden olan kişi sonradan Nâfia Vekili olacak olan ve 1325'te Şimendifer Umum Müdürlüğü'ne getirilen Ahmed Muhtar (Cilli) Bey'di. Muhtar Bey'in Çester Projesi aleyhine olarak kaleme almış olduğu 6 Nisan 1327 tarihli rapor için bkz: *Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavele-name ve Şartname Layihaları*, s. 3-7.

mani olabilecek sıkıntı ve bahaneleri ortadan kaldırma) ve memleketin bir an evvel şebeke-i mezkûreden istifâde edebilmesi husûsu temin...”⁵⁵ edilmeliydi.

Böylece Çester’in yapacağı hat Sivas’tan değil Harput’tan başlayacak, buradan bir kol Van Gölü’ne, diğer kol ise Musul’a doğru inecekti. Erzurum ve Trabzon’a gidecek hatlarla ilişkili görülen Sivas-Harput kısmı ise ileride ya hükümet tarafından veya bir şirket eliyle yaptırılacaktı.⁵⁶

Mebusan Meclisi’nden görüşülen ve tartışmalara neden olan Çester Projesi, Pastırmacıyan’ın ihtilaci geçmişi, başta Şimendifer Umumu Müdürü Muhtar Bey olmak üzere üst düzey yetkililerin karşı çıkışları ve Avrupalı devletlerin müdahaleleri sonucunda kabul edilmedi. Böylece 1909-11 döneminde gündemi meşgul eden Çester Projesi suya düşmüş oldu.⁵⁷

⁵⁵ Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları, s.13.

⁵⁶ 1911 yılı başlarında hazırlanan Çester Grubu ile hükümet yetkilileri arasında mutakabata varılan mukavelename sureti için bkz: *Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları*, s.20-31. Tam da bu sırada, Karadeniz sahillerinde demiryolu yapmak üzere Fransız şirketleri devreye girmişti. Hükümet, Sivas-Harput hattını, Karadeniz hatlarını yapacak olan Fransızlara vermeyi düşünüyordu. Bu konuda ileriki sayfalarda bilgi verilecektir.

⁵⁷ 1896’daki Galata Osmanlı Bankası baskınına karışmış olan ve I. Dünya Savaşı’nda Erzurum ve çevresindeki Ermeni terör başlarından birisi olarak ün kazanan Karakin Pastırmacıyan, yazmış olduğu eserde; Doğu Anadolu demiryollarının hayata geçememesini; başta Muhtar Bey olmak üzere, bazı üst düzey memurların propagandasına bağlamaktadır. Pastırmacıyan’a göre bölgede yapılacak demiryollarının en çok bölgedeki Ermenilerin işine yarayacağı ve ikinci bir Ermeni hadisesinde onlar tarafından kullanılacağı Mebusan Meclisi koridorlarında gizliden gizliye dillendirilmiştir. Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, s.44; Muhtar Bey ise Cumhuriyet’in ilanından sonra TBMM’de yaptığı bir açıklamada, ilk Çester Projesi’ne karşı çıkmamış iken, kısa süre sonra şirketin geniş hatları dar hatta dönüştürmek istemesi üzerine buna şiddetle karşı çıktığını belirtmiştir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, I/27, s.506. Diğer bir husus ise diğer devletlerin konuya müdahalesiydi. Yüksek bir ihtimalle yine Pastırmacıyan tarafından hazırlanarak 1919-20 döneminde sözde Ermenistan Devleti’nin himayesini üstlenmeye kalkan Amerikalı yetkililere sunulan bir raporda ise şu ifadeler kullanılmaktadır: “...ben Amerikan kapitalistlerini Ermenistan’da demiryolu yapma konusunda ikna etmeye çalıştım ve Alman ilgisi işe müdahale ettiği zaman ve Türk hükümeti üzerindeki diplomatik etkileri sayesinde Amerikan kapitalistlerinin yollarını kapamaya teşebbüs ettikleri zaman, belli

Osmanlı ülkesinde demiryolu imtiyazı almak isteyen Avrupalı şirketler, öncelikle yeraltı ve yerüstü zenginliklere sahip olan ve inşaat için elverişli bölgeleri tercih ediyorlardı. Trabzon-Erzurum güzergâhı ve çevresi ise demiryolu inşaatı için belki de Türkiye'deki en elverişsiz yerlerden birisiydi. Avrupalı şirketler için bu gibi bölgelerde dar hatlar inşa etmek, daha az inşa masrafı anlamına geliyordu. Osmanlı devlet adamları ise, bölgede dar hat inşa etmenin pek fazla işe yaramayacağına inanıyorlardı. Çester Grubu için geçerli olan bu durum, bir müddet sonra bölgede demiryolu yapmak isteyen Fransız şirketleri ile hükümet yetkilileri arasında da bir sorun olarak ortaya çıkacaktır.

Fransa'nın bölge demiryollarına karşı ilgisi, özellikle Osmanlı devlet adamlarının Fransa'dan borç almak için ciddi girişimlerde buldukları 1910 yılından itibaren gündeme geldi.⁵⁸ Aynı tarihlerde Fransa ile Rusya arasında meydana gelen yakınlaşma, Türkiye'nin kuzey ve doğusunda demiryolu imtiyazı alma hususunda Fransa'nın elini güçlendiriyordu. Türkiye'nin çeşitli bölgelerinin, demiryolu inşası konusunda büyük güçlerin nüfuz alanı olarak

bir başarı da sağlamıştım. 1909'dan 1911'e kadar iki Amerikan şirketi Ermeni vilayetlerinde 2.000 km uzunluğunda bir demiryolu ağı yapma planının peşinde koşmaktaydı. Fakat Alman entrikaları sonucunda mesele bıkkınlık verici bir hale geldi...", "Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War", By an ex-Member of the Ottoman Parliament, *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number, 2, p.1; Gerçekte Osmanlı Hükümeti'nin Samsun, Sivas, Erzurum ve Trabzon'u birbirine bağlamak için Eylül 1909'dan itibaren Çester Grubu'yla görüşmelere başlaması sadece Almanları değil, Rusları da rahatsız etmişti. Rusya'nın bu gelişmeyi protesto etmesi üzerine Osmanlı yetkilileri, hatları dış borçlanmayla kendilerinin inşa edeceklerini belirtmişti. Osmanlılar, böylece 1900 Antlaşması'nın hükümlerinden kurtulmayı planlıyorlardı. Alan Bodger, "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, Editör: Marian Kent, Çeviren: Ahmet Fethi, İstanbul, 1999, s.104.

58

Pastırmacıyan tarafından hazırlandığını tahmin ettiğimiz ve yukarıda bahsettiğimiz raporda, konuyla ilgili şu ifadeler yer almaktadır: "1908'de, Osmanlı parlamentosunda Erzurum Vilayeti'nin mebusu olarak, Türkiye Ermenistanı için demiryolu projeleriyle ilgilenmeye başladığım zaman, Rusya ve Almanya'nın Türkiye Ermenistanında demiryolu yapımına müsaade etmeme konusunda anlaşıklarını anladım. Diğer taraftan, Fransa, güçlü müttefikini (Rusya'yı) memnun etmek için, bu mesele karşısında ilgisizlik politikası benimsemişti...", "Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War", p.1.

belirlendiği bu dönemde, belirttiğimiz bölge Rus-Fransız etki alanı olarak ortaya çıktı. Ruslar bu bölgede demiryolu yapacak ekonomik imkânlarla sahip olmadıklarından, bazı hatların yapımı konusunda Fransızlara izin vermek durumunda kaldılar.⁵⁹

1910'a gelindiğinde Ruslar, 10 yıl önce Osmanlı ile imzalamış oldukları demiryolu antlaşmasının katı maddelerini artık devam ettiremeyeceklerini anlamışlardı. Nitekim bir süre önce Osmanlı'ların Çester Grubu'yla görüşmesine doğrudan müdahale edememişlerdi. Şimdi ise Fransızlar Anadolu'da demiryolu imtiyazı almak için teşebbüse geçmişlerdi. İşin ciddiyetini kavrayan Rusya, Erzurum yönünde demiryolu yapımına izin vermemek koşuluyla, 1900 Antlaşması'nı bir miktar yumuşatma sinyalleri verdi. Fakat gerek Osmanlı'ya gerekse Fransa'ya karşı belirtilen antlaşmayı sonuna kadar kullandı.

Osmanlı hükümet yetkililerinin Fransızlar'dan borç almak üzere Paris'e gitmek üzere oldukları günlerde, 15 Temmuz 1910'da Rus Hariciye Nazırı İsvolski tarafından Paris'teki Rus elçisine gönderilen telgraf, konumuz açısından oldukça önemlidir. Bu telgraftaki ifadeler, Rusların, kendi nüfuz alanları olarak tespit ettikleri Türkiye'nin kuzeydoğusuna yönelik Fransız ilgisinden nasıl rahatsız olduklarını, buna mukabil, isteklerinin kabul edilmesi durumunda bu etki alanını Fransızlarla paylaşmaya niyetli olduklarını açıkça göstermektedir.

Belirtilen telgrafta Rus Hariciye Nazırı, Fransız hükümetinin Türkiye'ye belli oranda borç vermesi durumunda, bu borca karşılık Samsun-Sivas demiryolunun Fransız-Rus ortaklığına imtiyaz olarak verilmesi konusunda Fransızlarla görüşme yapılabileceğini ifade etmiş ve sonra şu ifadeleri kullanmıştır:

“...Kafkasya ve Kuzey İran'da Türk demiryollarının inşası, askeri bakımdan bizim için son derece rahatsız edici ve

⁵⁹ Leon Dominian, *The Frontiers of Language and Nationality in Europe*, New York, 1917, p.250.

önemli bir konudur. Bu konuda Türkiye'nin özgürlüğünü kısıtlamak son derece önemlidir. Eğer Fransız hükümeti bizim fikirlerimizi prensip olarak kabul ederse, Türkiye için uygun bir formül bulmamız gerekir. Bu durumda bizim, (kurulacak olan) Samsun-Sivas konsorsiyomundaki haklarımızdan Fransızlar lehine vazgeçmemiz gerekecektir.”⁶⁰

1911 yılı başlarında Türk hükümetiyle Fransız kapitalistleri arasında uzun görüşmeler yapıldı.⁶¹ Diğer taraftan Fransızlar Rus hükümetiyle de masaya oturmuşlardı. Bu görüşmelerin bir sonucu olarak Rusya, belirtilen hatların Türk hükümeti namına inşa edilmesi, münhasıran Fransız kapitalistlerin imtiyazında olmaması şartıyla demiryolu projesine razı oldu. Böylece Rus sermayesi, isterse bu projeye ortak olabilecekti.⁶²

Nihayet Haziran 1911'de Fransız Régie Générale des Chemins de fer firmasıyla Osmanlı yetkilileri arasında Doğu Anadolu'daki hatların imtiyazı için bir antlaşma taslağı hazırlandı.⁶³

Fransızlarla anlaşmaya varılmasının hemen ardından, 1911 yazında Samsun-Sivas-Harpur ve Trabzon-Erzurum demiryolları için iki ayrı keşif yapıldı. Bu incelemeler Fransız şirketi ve Nâfia Nezâreti tarafından ayrı ayrı yapıldı. Keşifler sonucunda Trabzon veya Rize'den Erzurum'a gidecek olan demiryolunun aşırı masraflı olacağı, bu nedenle Karadeniz'den yüksek Erzurum yaylasına gidecek olan demiryolunun Tirebolu'dan Harşit Vadisi'ni takip etmesinin daha ekonomik olacağı sonucuna varıldı.⁶⁴

⁶⁰ Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, pp.298-299.

⁶¹ TBMM Zabıt Ceridesi, I/27, s.504.

⁶² “Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War”, p.2.

⁶³ Bodger, “Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu”, s.105.

⁶⁴ Bu keşiflerin sonucu 1912'de kesin olarak ortaya çıkınca, Nâfia Nezâreti Tirebolu Limanı üzerinde bir keşif yaptırdı. Bunun üzerine Mebusan Meclisi'ndeki Trabzon Mebusları Nezâretin bu yaklaşımını protesto ederek, demiryolu yapımıyla ilgili olarak Trabzon Limanı'na öncelik verilmesini istediler. Bu faaliyetler sonucunda Nâfia Nezâreti Tirebolu Limanı üzerindeki keşif işlemlerini durdurmak zorunda kaldı. “Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War”, pp.2-3.

Aslında Fransız şirketi 1911 yılında yaptığı incelemelerden sonra Trabzon-Erzurum hattını dar hat olarak 31.000 altına yapmayı teklif etmişti. Fakat bu teklif, bölgede yapılacak dar hattın işe yaramayacağı düşünülerek reddedildi.⁶⁵ Dönemin Şimendifer Umum Müdürü Muhtar Bey'in belirttiğine göre, bölgede geniş hat yapılmasını istemeyen ve bu konuda Fransızları etkileyen kuvvet Rusya idi.⁶⁶

Türk Hükümeti 1912 yılı başlarında Fransızlara yaptırılacak hatlar konusunda Rusların müdahalesini engellemek için bazı teşebbüslerde bulundu. Rus Hariciye Nazırı Sazanof tarafından İstanbul'daki Rus elçisine 3 Şubat 1912'de gönderilen direktifte, bu konuda Türk hükümetiyle görüşülebileceği, fakat 1900 tarihli antlaşmanın ortaya çıkardığı durumun görüşmelere temel oluşturması gerektiği belirtildi. Yani Anadolu'daki demiryolu hatlarını birbirine bağlamak, ancak hatların keşfi ve inşası konusunda temel prensipler belirlendikten sonra müzakere edilebilirdi. 1900 antlaşmasının üçüncü maddesine göre; bölgedeki hatların birleştirilmesi ve yeni hatlar inşası her iki devletin ekonomik çıkarlarına uygun olduğu takdirde gerçekleştirilebilirdi.⁶⁷

İstanbul'daki Rus elçisinden Sazanov'a gönderilen 6 Şubat 1912 tarihli cevabi telgraf, Rusların bölge demiryolları konusunda Osmanlı ve Fransız yetkililer üzerinde nasıl bir politika yürüttüğünü gösteren ilginç bir örnektir: “(Osmanlı) Hariciye Nazırı'na bugün, iki ülkenin ticari çıkarına olmak şartıyla Küçük Asya demiryolları konusunda görüşmeye hazır olduğumuzu söyledim. Bundan dolayı hatların güzergâhı ve nasıl yapılacağı konusunun önemli olduğunu belirttim. Nazır biraz tereddütten sonra bunu kabul etti. O Nâfia

⁶⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, I/17, s.505.

⁶⁶ Fransızların yapmak istedikleri demiryollarının güzergâhları ve şekli konusunda Rus Sefiri Çarikov'un fikirlerini dikkate aldıkları anlaşılmaktadır. Nitekim Muhtar Bey, Fransızların teklif ettikleri Trabzon-Erzurum demiryolu hattının dar hat olması talimatını veren kişinin Çarikov olduğunu belirtmektedir. *TBMM Zabıt Ceridesi*, I/27, s.504.

⁶⁷ Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, p.334.

Nazırı'nı Fransız müteahhitlerinden detaylı bilgi alma konusunda ikna edecek ve daha sonra bizi bilgilendirecek...

Fransız müteahhitlerin tutumlarını bizim isteklerimize uygun hale getirmek ve onları etkilemek önemli bir mesele haline almıştır. Fransız şirketinin bizim aleyhimize olan hatlar için olumsuz rapor yazması bir avantaj olacaktır. Trabzon-Erzurum hattı özellikle birçok teknik zorluğa sahiptir...⁶⁸

Rus elçisi, Sazanof'a gönderdiği 7 Şubat 1912 tarihli başka bir telgrafta ise; Hariciye Nazırı'na yeni demiryolları konusunda bilgi verdiğini, Kuzey İran'daki Rus menfaatlerinin son derece önemli olduğunu, bu yüzden Türk bölgelerinden Kafkasya veya Kuzey İran'a doğru hat yapılması konusunda çok hassas olduklarını belirtmekteydi. 21 Şubat'ta gönderdiği telgrafta ise Hariciye Nazırı Asım Bey'in "*Rusya'nın Kuzey İran'daki demiryolu ağı tamamlanmadan problemlili olan Fransız hatlarının yapılmasına izin vermeyeceğini*" anladığını belirtmekteydi.⁶⁹

Anlaşıldığı üzere Ruslar, Babiâli üzerinde psikolojik bir baskı kurarak, Fransız şirketlerin kendi sınırına yakın bölgeye sokulmasını engellemeye çalışıyor ve bunda da kısmen başarılı oluyordu. Aynı şekilde, Osmanlı Bankası Genel Müdürü Paul Revoil gibi kişiler vasıtasıyla Fransız şirketini etkileyerek, bölgede demiryolu yapmanın ekonomik zorluklarından bahsediyorlardı.

⁶⁸ Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, pp.333-334.

⁶⁹ Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, pp.335; Aynı dönemde Rusya, Kuzey İran'daki demiryolu ağını genişletmek için, 1906'da Culfa'ya kadar ilerletmiş olduğu demiryolunu Tebriz'e ulaştırmanın planlarını yapıyordu. Bu konudaki imtiyaz antlaşması Şubat 1913'te Tahran'da imzalandı. *The New York Times*, February 23, 1913; Rusya, İran'dan elde etmiş olduğu tüm demiryolu imtiyazlarından 26 Şubat 1921'de iki ülke arasında imzalanan antlaşmayla vazgeçecek ve böylece 1916'da tamamlanan Culfa-Tebriz demiryolu İran Devleti'nin malı haline gelecektir. V.Minorsky, "Tebriz", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, 12/1, İstanbul, 1993, s.94.

Rusların Fransızlarca yapımına en fazla karşı çıktıkları hatlar Trabzon-Erzurum, Erzurum-Bayezit ve Erzincan-Erzurum hatlarıydı. 7 Şubat tarihli telgrafın devamında Rus elçisi şu ifadeleri kullanmaktaydı:

“Yasaklanmış bölgede demiryolu yapımının metotları ve hatların yönleri konusunda gereksiz tartışmaları uzatmak yerine, Türkler bizim için uygun olmayan Erzurum-Bayezit hattı gibi hatların yapımından vazgeçmeye ve Trabzon-Erzurum ve hatta Erzurum-Erzincan hatlarının döşemesini ertelemeye meyillidir... Fransızlar Türklerin Erzurum'a ve Diyarbakır'dan Bitlis'e hızlı bir şekilde hattın inşası konusunda ısrarcı olacağına inanmaktadır...Teknik zorluklardan dolayı demiryolu Erzurum'a Samsun-Sivas hattının yapımından ancak 10 yıl sonra ulaşabilir.”⁷⁰

Sonuç itibarıyla, Régie Générale des Chemins de fer Şirketi'nin de devreye girmesiyle, 1911-12 döneminde ciddi bir şekilde ele alınan Trabzon-Erzurum demiryolu teşebbüsü, yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı bir kez daha başarısız oldu.

Savaştan Önceki Son Teşebbüsler

Trabzon-Erzurum demiryolunun yapımı meselesi I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bir kez daha gündeme geldi. Yukarıda da kısmen belirtildiği gibi Rusya, 1900 demiryolu antlaşmasının Osmanlı'ya yüklediği ağır koşulları artık devam ettiremeyeceğini anlamıştı; fakat bundan azami derecede istifade etmek istiyordu. Nihayet Eylül 1913'te Erzurum yönünde, Pekerîç'e⁷¹ bir yan kolu da içine alan Samsun-Sivas-Harput-Diyarbakır hattı için Fransız şirketine imtiyaz verilmesine razı oldu. Fakat Erzurum, Trabzon ve Rus sınırına doğru giden hatların sadece bir Rus firması tarafından inşa edilmesini istiyordu.⁷² Bir müddet sonra Rusya'nın şartları yumuşamış ola-

⁷⁰ Entente Diplomacy and the World Matrix of the History of Europe, pp.336.

⁷¹ O dönemde Erzurum Vilayeti'ne bağlı olan Tercan'ın 30 km. güneyindeki bir köy: Çadırkaya.

⁷² Bodger, “Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu”, s.105.

cak ki; Fransızlar Nisan 1914'te Osmanlı hükümeti ile vardıkları mutakabatla, Rus sınırına biraz daha yakın bölgelere demiryolu yapma hakkını elde ettiler. Yapılacak hatlar doğu ve kuzey Anadolu'yu birbirine bağlayacaktı. Ayrıca Ergana ve Bolu'da Almanlar tarafından yapılan hatlarla birleşecekti. Hat Samsun'dan başlayacak ve Sivas'ta sona erecekti. Tokat'tan ayrılan bir yan hat Yozgat'a doğru gidecekti. İkinci bir yan hat ise Tokat'tan başlayıp Erzincan'a ulaşacak ve oradan kuzeye, yani Trabzon'a doğru çıkacaktı.⁷³

Aynı dönemde bölge halkı, Trabzon-Erzurum demiryolunun yapımı konusunda yeniden harekete geçti. Bu kez daha bilinçli ve programlı şekilde hareket ediliyordu. Demiryolu hattının yapımını sağlamak üzere Trabzon'da kurulmuş olan "Şimendifer Heyeti Faalesi" tarafından Mayıs-Haziran 1914 döneminde Sadaret, Dâhiliye Nezâreti ve Mebusan Meclisi'ne çeşitli telgraflar gönderilerek, bu hattın Anadolu'da yapılmak istenilen diğer hatlardan önce ele alınmasının Trabzon için hayat memmat meselesi olduğu bildirildi.⁷⁴

Trabzon'dan merkeze gönderilen yazılardan belki de en önemlisi, 18 Mayıs 1330 (31 Mayıs 1914)'da gönderilen telgrafnamedir. Bu telgrafnamede şu ifadeler yer almaktaydı:

"Dâhiliye Nezâret-i Celîlesine

8 Mayıs sene 1330 tarihli umûmî telgrafımızda arz olduğu üzere, Trabzon Vilâyeti ile hemcivâr vilâyetlerin şiddetle muhtâc olduğu şimendifer hakkında inkılâb-ı idâremizden beri kulûb-ı ahâli ıztırâp ve endişeden kurtulamamış ve bu hattın temîn-i inşâsı husûsunda müracaât edilmedik vesâit ve makâmât kalmamıştır. Samsun-Sivas hattının ve onun merbût olacağı şubâtın inşâsından sarfi nazar, bizzat Trabzon-Erzurum vilâyetleri bu hatta şedîden muhtaçtır. Bâhusûs imtiyâzları âhiren verilen hutût-ı mezkûre ve şubât-ı mâlumenin inşâsına mübâşeretten sonra Trabzon-Erzurum hattı vilâyetimiz için hâiz olduğu ehemmiyet-i iktisâdiye ve siyâsiyenin an be an düçâr-ı ze-

⁷³ Dominian, *The Frontiers of Language and Nationality in Europe*, p.266.

⁷⁴ *BOA, DH, İD*, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

vâl olmaması ve elviye ve kasabâtıyla bir buçuk milyon fedâkâr ahâliye mâlik olan bu vilâyât-ı târihiyenin sâha-i temeddünde (medenileşme) bekâsı arzu buyurulursa, Trabzon-Erzurum hattının inşâsı Bâbıalimizin uhde-i hamiyet ve siyâsetine mürettip en mukaddes ve en mübeccel bir vazife olmuş olur. Filhakika Samsun-Sivas ve ona müteferri hutûtun değil inşasından sonra, hatta hutût-ı mezkûre imtiyâzının itâsı haberinin intişârından ve Trabzonumuzun hattın mahrûmiyeti umûm üzerinde derin bir yeis ve tesîr husûle gelmiş ve bu günden itibaren merâkiz-i cedîdei ticâretiyeye nakl-i ticâret ve sanat fikirleri bile uyanmaya başlamıştır. Bu haberden sonra erbâb-ı ticâret ve sanat üzerinde husûle gelen endişe-i maîşet ve istikbâl hutût-ı mezkûrenin (Samsun-Sivas hattının) hitâm-ı inşâsından ve vilâyetimizin böyle bir hattın mahrûmiyetinden sonra bu mamûr ve ticâret ve sanatıyla mağrûr ahâlimizin muhâceret eylemesine müncecer olacağı zarûridir. Cesîm bir vilâyetin bu harabi-i iktisâdiyesinin hayat-ı mevcûdiyetine de ikâ-ı tesîr eyleyeceğinden şüphe edilemez. İşte bu bîpayân ve umûmî ıztırâb-ı maîşet ve menâl ve endişe-i istikbâl dolayısıyladır ki, vilâyetimiz halkı bu maksadın istihsâli ve memleketimizin idâme-i hayâtı husûsunda heyet-i faâle-i acîzânemize vekâlet ve selâhiyet-i mutlaka bahşeylemiştir. Heyet-i faâlemiz bu tehlike-i izmihlâl-i iktisâdî muvâcehesinde ve bu hattın birinci derecede inşâ edilecek hutût meyânında bulunup bulunmadığının izâhı yolunda irâde-i sâmiyelerine kemâl-i ihtirâm ile intizâr eyleriz. Fi 18 Mayıs Sene 1330.⁷⁵

Haziran'ın ilk gününde gönderilen benzer bir telgrafta ise, ahâlinin hükümet merkezine devamlı müracaatları sonucunda bahsedilen hattın hükümetçe inşasının katiyen vaat edildiği ve hatta bölgeye heyeti fenniye gön-

⁷⁵ Bu önemli telgrafın altında Heyeti Faale Reisi Cemal Bey ile birlikte şu kişilerin ismi vardı: Katolik Murahhasası, Ermeni Murahhasası, Rum Metropolitidi Hrisantos, Trabzon Müfettişi Mahir, Aza Yorgi, Ticaret Odası Reisi Hami, Belediye Reisi Namına Mehmed Avni, Aza Kemal Hikmet, Aza Sokrati, Aza Osman, Aza Sadi, Aza Midhat. *BOA, DH, İD*, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

derilerek haritalar hazırlandığı halde, hattın inşasına henüz başlanmamasının bölge halkını son derece müteessir ettiği belirtilmekteydi.⁷⁶

Trabzon Valisi Samih Rıfat tarafından 26 Mayıs 1330 (8 Haziran 1914)'da Dâhiliye Nezâreti'ne gönderilen telgrafta ise, şimendifer heyeti faalesinin arzuhali merkeze iletilerek, yolsuzluğun bölgede neden olduğu sosyal, iktisadi ve askeri vaziyet hakkında şu önemli ifadeler kullanılmıştır:

“Nezd-i âli-i dâverilerinde müsellemler olduğu üzere Trabzon ile Erzurum, Van ve Bitlis Vilâyetleri birçok zengin madenleri, cesim ormanları hâvi iken bu vilâyetleri yekdiğerine raptedecek hutût-ı hadîdiyenin fikdânından dolayı bunca tabîî nimet ve servetler toprak altında kalarak bu vilâyetler dâhilinde bulunan ve her türlü imârata sâlih olan mâmur şehirler birer harâbezâr kesilmiş ve bu yüzden birkaç milyon ahâli fakrû sefâletin son derekesine düşerek vatan haricinde istihsâl-i esbâb-ı maîşete muhtâr kalmıştır. Bu zarûret ilcâsıyla yalnız Trabzon Vilayeti ahalisinden elyevm Rusya memâlikinde bulunanların miktarı birkaç yüz bine bâliğ olduğu muhâceretin vasî bir surette cereyân etmekte bulunmasından anlaşılıyor.

Şimendifer inşaatına başlanılmadığı takdirde ahâlinin daha ziyâde hicrete ve zikrolunan vilâyetlerin bir kat daha tedennî ve idbâra mahkum olacağına şüphe yoktur. Fakrû mahrûmiyetin asâyişe olan tesiri de gayri münekkerdir. İstidât ve kaabiliyeti tabiiyesi her türlü terakkiyatı medeniyeye müsâit olan ve Anadolu'nun şarkında ve Rusya hudûdunda bulunan bu vilâyetlerin esâsen hâiz olduğu ehemmiyet ve nezâketi mevkiyenin ahvâl-i hâzıra sebebiyle bir kat daha tezeyyüd ettiğini zât-ı sâmi-i fehimânelerine karşı arz etmeyi zâile görürüm. Yolsuzluğun sevkîyat ve nakliyat-ı askeriyeye olan fenâlığı dahî mesele-i zâilede meşhûd olan tehirât ile sâbit olmuştur. Velhâsıl bu havâlinin teâli ve tekâmülü maddî ve mânevîsi ancak şimendiferle hâsıl olacağı bedîhi bir kaziyedir...”⁷⁷

⁷⁶ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8

⁷⁷ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8

Vali Samih Rıfat'ın yazısının devamında, bölge halkının demiryoluna kavuşmak için yapabilecekleri fedakârlıklar hakkında şu ilginç bilgiler verilmektedir:

“Trabzon Erzurum şimendifer hattının tehire uğraması ahâli üzerinde pek azîm bir tesir hâsıl ettiğinden bu mesele-i mühime için burada eşrâf ve mütecezzâdan mürekkep ictimâlar akt ve müracaât-ı mütevâliyede bulunmak için bir heyet-i mahsûsa teşkîl olunmuştur. Hemen ekseriyeti, ahâli nâmına teşekkül eden bu heyet, memleketin hayât-ı iktisâdiye ve ümrâniyesinin temîni için hattın inşâsını deruhte edecek şirketin ticâret olarak her kilometre başına alacağı bedele hâsılât-ı sâfiye kifâyet etmeyip açık görünecek olur ise, açık kapanıncaya kadar her sene noksanını nakden ikmâl etmek üzere taahhüdât-ı mâliyyeye girişmekte ve bu tazminâtı vilâyetin şâmil olduğu kurrâ ve mahallât heyet-i ihtiyâriyesinden başlayarak nâhiye ve kazâ ve livâ ve vilâyet ve mecâlis-i idâre ve belediye ile ticâret odaları ve meclis-i umûmiye-i vilâyet heyet-i umûmiyesi tarafından müteselsilen ve umûmen imzaları altında deruhte ettirebileceklerini dermeyân etmektedirler. Ahâlinin şu şirkete göstermeye âmade buldukları fedâkârlık, vilâyet için en müessir bir rehber-i itilâ ve hayât hizmetini ifâ edecek bu teşebbüsün mâ-bihi'l-kıyâmı olan menâfi-i mâliyenin tamamı olmasa da her halde büyük bir kısmını temîn ve inşâsında tasavvur olunabilen müşkülâtı hayliden hayliye tehvîn edeceği derkâr bulunduğundan, gerek bu vilâyetin ve gerek havâli-i mezkûrenin siyâseten, ticâreten, iktisâden, ictimâen husûl-ı inkişâfı ile ümrân ve medeniyetine medâr-ı münferid olan şimendifer hattının hutût-ı sâire meyânında inşâsı husûsunun nazar-ı ehemmiyet ve müstaciliyete alınarak ahâlinin mahrûmiyet ve sefâletten tahlîsi hükümetçe neye mütevakkıf ise icrâ-yı icâbına inâyet buyurulmasını bilhassa arz ve istirhâm eylerim efendim hazretleri.”⁷⁸

17 Haziran 1330 (30 Haziran 1914) tarihinde Şimendifer Heyeti Faalesi tarafından Dâhiliye Nezâreti'ne yeni bir yazı gönderilerek, Mayıs'ta

⁷⁸ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8

yaptıkları müracaat tarihinden sonra, belirtilen hattın yapılmasının kararlaştırıldığı Maliye Nezâreti tarafından bildirildiği, fakat bunun haricinde herhangi bir teşebbüse girişilmediği ifade edildi. Bu hattın yapımı konusunda, Fransızlarla yapılan istikraz mukavelenamesi gereğince Fransızlara imtiyaz verildiği yolunda gazetelerden haberler okunduğu, fakat şimdiye kadar herhangi bir mukavele yapılmamasının halkı son derece üzdüğü belirtildi. Halkın isteği, Hükümetin bu konuda en kısa zamanda adım atarak inşaata talip olan şirketle kesin bir mukavele imzalamasıydı.⁷⁹

Anlaşıldığı kadarıyla, Trabzon ve civarında demiryolu yapma konusunda Nisan 1914'te Fransızlarla bazı görüşmeler yapılmış ve anlaşma yolunda büyük bir ilerleme kaydedilmiş olmakla beraber, kesin bir mukavele imzalanmamıştı.

1914 yılı ortalarında Trabzon'da olduğu gibi Erzurum, Gümüşhane ve Bayburt'ta da demiryolunun bir an önce bölgeye ulaşmasına dair teşebbüsler olmuş ve İstanbul'a çeşitli müracaatlar yapılmıştı. Gümüşhane ve Bayburt'un üzerinde durduğu en önemli şey, Karadeniz'den Erzurum'a doğru uzatılacak müstakbel hattın bahsedilen yerlerden geçmesiydi. Trabzon-Erzurum hattının Bayburt'tan geçip geçmeyeceği özellikle Bayburt halkı arasında önemli bir tartışma konusu olmuş ve bu konuda toplantılar yapılarak kararlar alınmıştı. Erzurum Vilayeti'nden Dâhiliye Nezâreti'ne gönderilen bir yazıda, Bayburt halkının 5 Haziran 1330 (17 Haziran 1914) tarihinde bir toplantı yaparak, bu konuyla ilgilenmek üzere bir Heyeti Faale seçtikleri belirtiliyordu. Bu heyet tarafından valiliğe yazılan dilekçede, tarihi ve coğrafi bakımdan son derece önemli olan Bayburt'un her türlü ulaşım imkanından mahrum olduğu belirtilerek, Padişah'ın bir nutkunda yapılacağını belirttiği Trabzon-Erzurum hattı güzergahında Bayburt Kazası'nın bulunmamasının halkı son derece üzüntüye sevk ettiği ifade ediliyordu. Dilekçenin devamında, Van-Bitlis-Trabzon arasında önemli bir yer işgal eden ve Anadolu'nun iskelesi namını kazanmış olan Bayburt'un, hattın buradan geçmemesi halin-

⁷⁹ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

de tamamen harabeye döneceği belirtilmiş ve Erzurum Vilayeti'nin bu konuda yapacağı müracaatlarda, bu fikri ve isteği dikkate alması istenmişti.⁸⁰

Aynı günlerde, Gümüşhane Müftüsü Mehmed Efendi ve şehrin ileri gelenleri tarafından İstanbul'a gönderilen bir telgrafta, yapılması düşünülen Trabzon-Erzurum hattının Gümüşhane'den geçip geçmeyeceği soruluyordu.⁸¹ Bu ve benzeri isteklerden muhtemelen çok bunalmış olan Nâfia Nezâreti yetkilileri ise, Dâhiliye Nezâreti'ne gönderdikleri 29 Haziran 1330 (12 Temmuz 1914) tarihli yazıda; Trabzon'dan Erzurum'a bir demiryolu inşasının mümkün olup olmayacağı konusunda yakında bir teftiş heyetinin bölgeye gönderileceğini, hattın nerelerden geçeceğinin de ancak o zaman ortaya çıkacağını belirtiyor ve bu konuda bölge halkına bilgi verilmesini istiyordu.⁸²

I. Dünya Savaşı öncesi, demiryolları konusunda hükümeti meşgul eden en önemli hususlardan birisi Anadolu'nun ortasına kadar gelmiş olan hatları Erzurum'a ulaştırmaktı. Trabzon-Erzurum hattı konusunda hükümetin çok da acelesi yoktu; fakat bölge halkı ve mebuslarının ısrarlı talepleri, yetkililer üzerinde baskı oluşturuyordu. Belirtildiği gibi, I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bu konu tekrar ele alınmış ve nihayet bölgede keşif yapmak üzere yeni bir heyet gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Yani, savaşın başlamasına az bir zaman kala, hattın hangi güzergâhı takip edeceği dahi belli değildi. Bu konudaki yazışmalar Temmuz 1914'e kadar devam etti. Fakat I. Dünya Savaşı'nın araya girmesi, hattın yapımı konusundaki çalışmaların rafa kaldırılmasına neden oldu.⁸³

⁸⁰ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

⁸¹ BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

⁸² BOA, DH, İD, Dosya No: 209, Gömlek No: 8.

⁸³ 1916 yılında bölgeyi işgal eden Ruslar, bir taraftan Sarıkamış'tan Erzurum'a getirdikleri dar demiryolu hattının buradan kuzey ve batıya doğru ilerletmeyi planlarken, Trabzon'dan da iç bölgelere doğru benzer bir hat yapmaya başladılar. Fakat Bolşevik İhtilali'nin patlak vermesiyle bölgeyle birlikte demiryolunu da bırakarak çekildiler. Rusların I. Dünya Savaşı sürecinde bölgede yaptıkları demiryolları konusunda tarafımızdan bir çalışma yapılmaktadır.

Sonuç

I. Dünya Savaşı öncesinde batılı devletlerin, özellikle Rusya ve İngiltere'nin Türkiye ve İran'da izledikleri politikalar, Türkiye'nin doğusu ile İran'ın bazı bölgelerini demiryollarından mahrum bırakmış ve bu bölgeler uluslar arası demiryolu ağlarına bağlanamamışlardı. Konumuzu ilgilendiren Trabzon-Erzurum ve Erzurum-Tebriz demiryollarının önündeki en büyük engellerden birisi, büyük devletler arasındaki çıkar çatışmaları olmuştur.

Büyük güçlerin nüfuz mücadelesi yüzünden Türkiye ve İran'ın belirli bölgeleri demiryolundan mahrum kalırken, Rusların Türkistan'ı işgalden sonra bölgede yaptıkları demiryolları, Hindistan ile Avrupa'yı Rusya ve Türkistan üzerinden birbirine bağlama düşüncesini gündeme getirdi. Öyle ki Bolşevik Devrimi'nin hemen öncesinde Türkistan'daki Tirmiz'e kadar ilerlemiş olan Rus demiryolu sistemi ile Hindistan'daki demiryolları arasında yaklaşık 500 millik (800 km.) mesafe kalmıştı. Bu mesafenin de kapatılması durumunda Hollanda-Berlin-Varşova-Moskova-Orenburg-Taşkent-Peşaver ve Delhi hattı üzerinden 5.695 millik, yani yaklaşık 9.200 km.lik mesafe, demiryolu ile 6 günde kat edilebilecekti.⁸⁴ Böylece Avrupa ile İran ve Hindistan'ı en kısa yoldan birbirine bağlayan ve Trabzon-Erzurum üzerinden geçen tarihi bir güzergâhın demiryolsuz kalmasına zemin hazırlayan Avrupalı devletler, şimdi iki kıtayı başka bir yoldan demir ağlarla birleştirmek üzereydi.

Avrupa-Rusya-Hindistan hattında bu gelişmeler yaşanırken, 1914 yılına gelindiğinde Trabzon-Erzurum demiryolunun inşası konusunda gözle görülür bir ilerleme kaydedilmemişti. Osmanlı Devleti'nin mali yetersizliği, yerli şirketlerden beklediği desteği görememesi ve yabancı şirketlerin maden bakımından zengin ve inşaat bakımından elverişli güzergahlara yönelmesi, böyle bir sonucu doğurmuştu.

84 "Railway to Link Europe and India", The New York Times, April 29, 1917.

Fakat bu süreç içerisinde, yabancı şirketler vasıtasıyla bölgede birtakım yatırımlar yapılabileceği fikri güçlü bir şekilde ortaya çıktı. Örneğin, 21 Ağustos 1911'de yapılan antlaşmayla, Trabzon ve Samsun limanlarını yapma ve işletme imtiyazı İngilizlere verildi. Tanınmış bir İngiliz şirketi olan Sir John Jackson Company'nin başlattığı Trabzon Limanı'ndaki dalgakıran inşaatı 1914 yazına kadar devam etti.⁸⁵ Aynı tarihlerde Trabzon Belediye Meclisi, Trabzon şehrini elektrikle aydınlatmak için, 40 yıllığına imtiyaz vermek üzere, yabancı şirketleri davet ediyordu.⁸⁶ Yine Trabzon ve Erzurum şehirlerinin su tesisatını yapmak üzere Belçikalı bir şirketle görüşmelerde bulunuldu.⁸⁷ Bununla birlikte, gerek Trabzon Limanı'nın, gerekse elektrik ve su tesisatlarının yapılması, 1923'te kurulan Türkiye Cumhuriyeti devletine veya Türk şirketlerine nasip oldu. Trabzon-Erzurum demiryolu ise, bölge halkının 100 yıllık bir hayali olarak gündemdeki yerini korumaya devam etmektedir.

⁸⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, II/8-1, s.541; Mears, "Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet", p.4; I. Dünya Savaşı öncesinde Trabzon Limanı'nın inşası konusunda atılan en önemli adımlardan birisi budur. Bu konuda Osmanlı hükümeti ile İngilizler arasında ciddi bir mukavele hazırlanmış ve John Jackson tarafından Trabzon Limanı'nın kapsamlı bir etüdü çıkarılmıştı. Yapılan mukavelenin hükmü savaş sonrasında da geçerli olduğu için, Trabzon Limanı inşasının gündemde olduğu Cumhuriyet'in ilk yıllarında, ilgililer tarafından John Jackson şirketinden sıkça söz edilecektir. Örnek olarak bkz: TBMM Zabıt Ceridesi, II/8-1, s.541 ve II/25, s.181-182.

⁸⁶ "Foreign Trade Opportunities, Electric Lighting Plant", *The New York Times*, January 15, 1914.

⁸⁷ BOA, DH.İD, Dosya No: 41, Gömlek No: 47; *İstikbal Gazetesi*, 18 Teşrinievvel 1339.