

## **OSMANLI DÖNEMİNDE KARADENİZ BÖLGESİNE DEMİRYOLU İNŞA TASARILARI**

### ***THE BLACK SEA REGION RAILWAY CONSTRUCTION SCHEMES DURING OTTOMAN EMPIRE***

### ***ПРОЕКТЫ СТРОЙКИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РЕГИОНЕ ЧЕРНОГО МОРЯ ВО ВРЕМЯ ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ***

**Yrd. Doç. Dr. Hüseyin KALELİ\***

#### **ÖZET**

19. yüzyılda, karalardaki zenginlik kaynaklarının milletlerarası pazarlara sevk edilmesi için, demir yolları yaygınlaşmaya başladı. Bizim için bir kalkınma ve gelişme sorunu olan demiryolu meselesi, büyük sermaye gerektirmesi yanı sıra, güçlü devletlerin de çıkar çatışmalarını ilgilendiren, milletlerarası problemlerle birlikte anılmaktaydı.

Osmanlı topraklarının bazı bölgelerine, Avrupalı güçlerce demiryolları yapılırken, Karadeniz limanlarından Doğu ve Güneydoğu Anadolu, Mezopotamya, Basra Körfezi ve Hazar ötesi pazarlara tren hatlarıyla ulaşabilmek için projeler geliştirildi. Karadeniz bölgesine demiryolları meselesi, sadece yerli devlet adamları ve yazarlarca ele alınmayıp, Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasından önce, bölgenin stratejik önemi, çağın İngiltere gibi emperyalist ülkelerinin dikkatini çekmişti. Çünkü Ümit Burnu'nu dolaşmadan Ön Asya ülkelerine ulaşmak kolaylaşacaktı.

Fakat çeşitli plan ve tasarımlara rağmen, Karadeniz bölgesi yüzeli yıldır, özlenen demiryollarına kavuşamadı. Bu konu, Osmanlı'dan günümüze halen önemini korumaktadır.

**Anahtar kelimeler:** Osmanlı demiryolları, demiryolu projeleri, demiryolu imtiyazları, Karadeniz demiryolları.

#### **ABSTRACT**

In order to forward the wealth resources in mainland to international markets in 19.th century, railways have become widespread. Although railway issue has been a matter of development and growth for us, as it requires large amount of capital and is related with interest of powerful countries, it was referred with international problems.

While railways were being constructed by European forces on some regions of Ottoman territories, many projects have been developed for accessing the markets from harbors of the Black Sea to Eastern and South Eastern Anatolia, Mesopotamia, Persian Golf and Trans-Caspian markets by railways. Issue of establishing railways to Black Sea region

---

\* Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü - Isparta/TÜRKİYE

has been discussed by domestic government officials and writers. Strategic importance of the region has been noticed by current imperialist countries such as England before the Suez Channal was opened in 1869. The reason for this was that it would be easier to reach Asia minor countries without compassing the Cape of Good Hope.

However, despite a number of plans and proposals, the Black Sea Region could not achieve the long-awaited railways for 150 years. This matter still maintains its importance today since the period of Ottoman's.

**Keywords:** Ottoman Railways, Transportation in the Black Sea Region, Railway Projects, Railway Royalties, Black Sea Railways.

## РЕЗЮМЕ

В XIX столетии для перевозки полезных ископаемых и продуктов сельского хозяйства на международные рынки начали распространяться железные дороги.

В некоторых регионах Османской Земли насильно со стороны Европы были разработаны проекты разработки железнодорожных путей, которые должны были быть проложены от порта Черного моря, Восточной и Юговосточной Анатолии, Месопотамии, Персидского залива и далее до Каспия.

Но, несмотря на различные планы и проектирование Черноморского региона, они не смогли достичь долгожданной цели постройки железной дороги. Этот вопрос все еще остается нерешенным и в наши дни.

**Ключевые Слова:** Османские железные дороги, транспорт Черного моря, железнодорожные проекты. Железнодорожные уступки.

## GİRİŞ

19. yy.da modern kapitalist devletin başarısını pekiştiren araçların başında demiryolu gelir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren demiryolları, bütün dünyada en hızlı ve en güvenilir ulaşım aracıdır. İlk demiryolunun 1830 yılında İngiltere'de yapılmasından sonra, hızla Avrupa ve dünyanın diğer ülkelerine yayıldı. (Güran 2003: 127, 128)

1838'de Osmanlı Devleti, İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Antlaşması ve peşinden 1839 tarihli Tanzimat Fermanı'nı takip eden gelişmeler sonucunda, Osmanlı ekonomisi klasik yapısından kopmuş ve Avrupa'nın mallarına açık bir pazar haline gelmişti. Tarihinde ilk defa 1854 Kırım savaşı sırasında ve sonrasında alınan, hesapsız dış borçlanmalar sebebiyle Osmanlı maliyesi, 1875 yılında iflasını ilan etmiş ve arkasından 1881'de Düyûn-ı Umûmiye aracılığıyla, Avrupa'nın mali denetimi altına girmişti. (Tabakoğlu 2000: 194, 195)

İşte bu iktisadi şartların yaşandığı dönemlerde Osmanlı demiryolu projeleri gündeme gelir. Demiryolu, devlet adamları tarafından içinde bulunulan kötü ekonomik şartlardan kurtulma araçlarından biri olarak da görülerek (Engin 1993: 34) askeri, siyasi yönden de büyük önem taşımaya başlar. (Burak 2005: 36) Kırım savaşından sonra yapılan, 1856 Islahat Fermanı ile ülkede gerçekleştirilecek yenilikler arasında devletin kalkındırılması için diğer bayındırlık işlerinin yanı sıra kanal, yol ve demiryollarına da yer verilmişti. Fakat demiryolları yapımı büyük miktarda sermaye ve teknoloji gerektirdiği gibi, bu işi yürütecek teknik elamanlara da ihtiyaç vardı. Osmanlı Devleti ise bunlardan hiç birine sahip değildi.

Bu sebeple yabancı şirketlerin demiryolu yapma teklifleri değerlendirmeye alındı. (Engin 1993: 38)

Demiryolu yapımlarının bir imtiyaz olarak verilmesi Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının en önemli özelliğidir. Devlet yabancı sermaye şirketlerine demiryolu imtiyazı veriyor ve onlara her yıl "kilometre garantisi" adı altında ek ödeme yapmayı taahhüt ediyordu. (Yıldırım 2002: 319) Bu garanti demiryolu geçen vilayetlerin aşar gelirleri idi. Düyûn-ı Umûmiye alacaklılar adına bu yerlerin aşar gelirlerini topluyordu. (Tabakoğlu 2000: 241). Bu yüzden, imtiyaz sahipleri hatları, menfaatlerini azamileştirmek için, gereğinden fazla dolambaçlı hale getiriyorlardı. Hattın güzergâhındaki istimplâk bedellerinden mümkün olduğunca kaçınmak için, istasyonları kasabalardan, köylerden mümkün olduğu kadar uzakta yaptırıyorlardı. Fransızlar, İngilizler böylece rahat rahat istismar siyasetini yürütüyorlardı. Fakat Almanya onlara rakip olarak ortaya çıkacaktı. (İrtem 1999: 55).

Avrupa devletleri ve şirketleri, demiryolu imtiyazı elde etmek için siyasî, ekonomik ve malî baskıya başvuruyorlardı. Avrupa ülkelerinin amacı, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına girilerek, nüfuz bölgelerini oluşturmaktı. (Burak 2005: 36).

Osmanlı yöneticileri de en az Avrupalı emperyalistler kadar demiryolu yaptırmak istiyorlardı. Abdülmecit bu konudaki arzularını tren resimlerini odasına asarak yansıtıyordu. Abdülaziz ve II. Abdülhamit de bu konuda çok istekli davranmışlardı. Çünkü demiryolu ülkede iktisadi gelişmeyi sağlayacağı gibi merkezi otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlayacaktı. (Yıldırım 2002: 320). 1860'da Abdülmecid'in Bakanları Fuad ve Ali Paşaların da büyük bir demiryolu programı hazırladıklarını anlıyoruz. Bu programa göre; "Balkan Yarımadası'nın bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu, İstanbul ile Tuna arasında ulaşım sağlayacak ve İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Bu tasarıya uygun olarak İstanbul-Bağdat arasında, bir ana hat dönecekti." (Albayrak 1995: 8).

Avrupa sermayedarlarını, Anadolu'da demiryolu yapmaya iten en önemli neden; hammadde ve pazar gereksinimleri olmuştu. Hat yollarının nereye uzanacağını işi alan yabancı şirketle onun ülkesinin çıkarları belirlemiştir. (Efe 2005: 97). Bu işe girişen İngiliz, Fransız, Avusturyalı, Belçikalı ve Alman sermayedarlar açısından demiryolları, karlı yatırım imkânları sağlıyordu. (Burak 2005: 36) Kısa hatlar daha kârlı görünüyordu. İngiliz sermayesi, 1856'da İzmir-Dinar demiryoluyla başlamış, İzmir-Kasaba-Alaşehir demiryolları da bu düşüncenin mahsulü olmuştu. Fransız-Belçika sermayesi Mudanya-Bursa hattını inşa etmişti. (İrtem 1999: 55). İngilizler ve Fransızlar daha çok iktisadi düşüncelerle kısa ve kârlı hatlar inşa ederken, Almanlar ise daha uzun vadeli iktisadi ve stratejik kaygılarla demiryolu inşa etmişlerdir. (Yıldırım 2002: 316).

Demiryolları Osmanlı Devletine umduğu mali yararları sağlayamamakla birlikte, zirai üretim kadar sanayi üretimini de artırmış ve dış ticaretle ulaşım imkânlarını da geliştirmiştir. Özellikle buharlı gemilerle yapılan taşımacılık, demiryollarının faaliyetini tamamlayan en önemli gelişme olmuştu. (Tabakoğlu 2000: 241). Ülkenin herhangi bir bölgesine demiryollunun inşasını takiben, dış pazarlara yönelik zirai üretim genişliyor, öte yandan yabancı mamullerin pazarlanma imkânları artıyordu. Mesela, 1850'lerin sonu ve 1860'ların başında İzmir-Aydın, daha sonra İzmir-Kasaba hattının yapımı, Batı Anadolu'da bölgenin İngiltere ile ticaretini hızla artırmış, İngiliz sermayesi madencilik, sanayi ve belediye hizmetleri alanlarında yatırımlara yönelmiştir. Benzer durum 1888'den itibaren Almanya için geçerliydi. 1892'de İzmit-Ankara, 1896'da Eskişehir-Konya hatlarının, 20. yy. başlarında da Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan Bağdat demiryolunun yapılmasıyla, Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesi girmeye başlamış, buralarda Almanya ile olan

ticareti artırmıştır.<sup>1</sup> Yine bölgenin tarım ve madencilik imkânları Alman sermayesini, Çumra'daki büyük sulama projesinde olduğu gibi, alt yapı yatırımlarına yöneltti. Ancak Birinci Dünya Savaşından Almanya'nın yenik çıkması, ileriki tasarıların gerçekleşmesini önledi. (Tabakoğlu 2000: 241).

### **OSMANLI DEVLETİ'NDE YAPILAN İLK DEMİRYOLLARI**

İngiltere'nin Hindistan'a ulaşmak için alternatif yollar arayışına girmesi, Osmanlı topraklarında da demiryolu inşası konusunu gündeme getirdi.

İngiltere, Hindistan'a ulaşmayı kısaltacak bazı çalışmalar yaptırdı. Albay Chesney'in projesine göre, İskenderun-Birecik arasında demiryolu inşa edilecek ve Birecik'ten itibaren Fırat-Basra arasında, nehirden geçilecek nakliyat ile Akdeniz'den Basra Körfezine ulaşılacaktı. 1830–1836 yılları arasında bu hususta çaba sarf edildikten sonra, mesele tatbik sahasına konulamamıştır. (Engin 1993: 35).

1856 yılında, Sir William Andrew'in, "Fırat Vadisi Demiryolu Kumpanyası" o zamanlar generalliğe yükselmiş bulunan, Chesney'i danışman mühendis olarak atadı. ve 1857'de İskenderun'dan, Basra Limanı'na kadar bir demiryolu döşeme imtiyazı elde etti. Fakat şirket, gerekli sermayeyi toplayamadığından, proje gerçekleşemedi. Daha sonra İngiltere'nin, Süveyş Kanalı hisselerini satın alarak, burayı kontrol etmesiyle birlikte, Mezopotamya'da bir demiryolu yapmak düşüncesi de adeta unutuldu. (Albayrak 1995: 8).

İngilizler, Hindistan yolunu kısaltma teşebbüsleri doğrultusunda, Akdeniz'den Kızıldeniz'e, İskenderiye-Kahire arasında demiryolu yapılması imtiyazını 1851'de Mısır valisinden alarak, 1856 yılında işletmeye açmışlardı. (Engin 1993: 36, 37) 1858'de ise Kahire Süveyş'e bağlanmıştır. (Bilgenoğlu 2010: 155). İskenderiye-Kahire hattı Osmanlı devleti sınırları içinde yapılan ilk demiryolu olmuştur. Ancak, bu demiryolu 1869 yılında Süveyş kanalının<sup>2</sup> açılıp, iki deniz arasında aktarmasız gemi nakliyatının mümkün olması ile eski stratejik ve ekonomik önemini kaybetmiştir. (Engin 1993: 36, 37).

Mısır, 1870'lerde Hidiv İsmail Paşa (1863–1879) zamanında (Yaramış 2007: 123.) borç kısılcasına giren Mısır devleti, bir zamanlar Fransız bir mühendisin inşa ettiği ve büyük hissesinin Mısır devletinde olduğu, Süveyş Kanalı hisselerini 1875'te Britanya hükümetine satmıştı. Böylece 1881 yılında tüm kanal trafiğinin %80'i İngilizlerin eline geçmiş oldu. Daha sonra da (Bilgenoğlu 2010: 156.) 1881'de bir askeri darbeye Mısır'ın kontrolünün isyancıların eline geçmesi bahanesiyle, Eylül 1882'de İngiliz kuvvetleri, Mısır'ı işgal etti. (Yaramış 2007: 124). Böylece İngiltere-Hindistan arası ulaşımda Mısır'ın önemi artınca, İngiltere için, Anadolu'da uzun soluklu hatlar yerine, Ege ve Balkanlar'ın zengin üretim alanlarından istifade edebileceği kısa hatlar yeterli oldu.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki topraklarında yapılan ilk demiryolu, Tuna üzerinde bulunan Çernavoda'dan, Karadeniz sahilindeki Köstence limanı arasında inşa olunmuş, 1860 tarihinde işletmeye açılmıştı. Diğer bir hat ise Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında, imtiyaz sahibi İngilizlerce, 1866'da işletmeye açılmıştı. (Engin 1993: 40, 41).

Anadolu'da ilk demiryolu ise İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. İmtiyazı 1856'da bir İngiliz grubuna verilen demiryolu, daha sonra Sarayköy ve Dinar istikametinde uzatılmış ve bu arada çeşitli kollara ayrılmıştır. Bütün hatların yapımı 1890 yılında tamamlanmıştır. İzmir-Aydın demiryolu imtiyazından bir süre sonra, Edward Price adındaki İngiliz'e, 1863'de İzmir-Manisa-Kasaba (Turgutlu) hattının imtiyazı verilmiş ve 1866'da tamamen işletmeye açılmıştır. (Engin 1993: 39).

Osmanlı topraklarını Avrupa'ya bağlamak için, 1869'da Baron de Hirsch'e 99 yıllığına, 2500 km uzunluğundaki demiryolu inşasının imtiyazı verildi. Nafia Nazırı Rum asıllı Davut Paşa'nın Avusturya ardından gideceği Paris'te tanıştığı, Yahudi asıllı Baron Hirsch, (Engin 1993:49.) önce İstanbul'u Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Priştine ve Bosna-Hersek üzerinden Avusturya demiryollarına bağlayacaktı. Sonra, bu ana hat üzerinde Dedeağaç ve Selanik'e, Karadeniz kıyısında da Burgaz'a birer bağlantı hattı yapacaktı. Osmanlı Hükümeti, Hirsch'e kilometre başına 14 bin frank ödeyecekti. Dedeağaç-Edirne arası 19 Ağustos 1872'de, İstanbul-Edirne-Filibe hattının açılış töreni ise 12 Nisan 1873'de yapılacaktır. 190 milyon franga mal olan bu hat için Osmanlı, tam 790 milyon frank borçlandırılmıştır. Şark Ekspresi'nin Paris ve Viyana'dan İstanbul'a; İstanbul'dan Avrupa'ya, aktarmasız seferi, İstanbul-Belgrat-Selanik-Niş hatlarının işletmeye açılmasıyla mümkün olmuş ve Viyana'dan kalkan bir tren, 12 Ağustos 1888'de İstanbul'a ilk yolcularını indirebilmişti. (Sarıaslan 2007: 188-193).

Bu demiryolu projelerinden en önemli olanı, Almanya'ya yaptırılan Bağdat demiryolu hattıdır. 2870 kilometre kadar uzunluğu olacak ve İstanbul-Ankara-Sivas-Diyarbakır-Bağdat-Basra hattını, saatte ortalama 50 kilometre giden bir tren, seferini 57 saatte tamamlayacaktı. (Albayrak 1995: 13) Bağdat demiryolu imtiyazı, Avrupalı güçlerin, Osmanlı toprakları üzerindeki iktisadi ve siyasi nüfuz çatışmalarını yansıtan örneklerden biridir. Bu demiryolu hattı, diğerleri gibi limanlardan iç bölgelere uzanma yerine, Anadolu'nun ortasından geçerek, Musul ve Bağdat üzerinden Basra körfezine ulaşacaktı. Bağdat demiryolu hattı, yabancı sermaye rekabetinin artmasına ve İngiltere ile Almanya arasında siyasi çekişme konusu olmuştur. (Yıldırım 2002: 314).

Osmanlı Devleti'ndeki yoğun demiryolu yapımları esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulması ile başlamıştır. Bu dönemde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) imtiyazları yabancılara verilmiş (Yıldırım 2002: 314.) ve 1908–1914 arasında, dış borçlar dışındaki yabancı sermaye yatırımlarının, üçte iki gibi büyük bir bölümü demiryollarına yapılmıştır. (Tabakoğlu 2000: 241).

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, ülkede 4112 kilometre demiryolu vardı. Bunun 3756 kilometresi Avrupalı şirketler tarafından yapılmış, Doğu Anadolu'daki 356 kilometresi ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşa edilmişti. Avrupalı şirketlerce limanlardan iç bölgelere uzatılan demiryolları, emperyalist devletlerin çıkarlarına göre tasarlanmıştı. Bu yüzden tren yollarında milli bir bütünlük olmadığı gibi, Ankara'nın doğusunda, Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattının haricinde demiryolu yoktu. (Yıldırım 2002: 322).

### **1923 Yılında Türkiye'deki Demiryolları**

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı	Normal (1.435)	1032
Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar( 1.050)	41

Erzurum-Sarıkamış Hattı	Dar (0.750)	232
Sarıkamış-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
Toplam		4112

**Kaynak:** İsmail Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış” Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 35, Cilt: XII, Temmuz 1996; İstatistik Umum Müdürlüğü 1928 İstatistik Yıllığı.

Demiryolları, liman kentlerinden iç bölgelere, kapitalist çıkarlar doğrultusunda uzanması gerekiyordu. Mesela, 19. yüzyılın sonunda toplam Osmanlı ticaretinin % 46’sı İzmir, Beyrut, Selanik ve Trabzon limanlarıyla gerçekleştiriliyordu. Böylece Osmanlı limanlarının en önemlilerinden başlayarak, iç bölgelerine demir yollarla bağlama çabasına girişildi. İzmir 1866’da, Selanik 1870’de, İstanbul 1873’de ve Beyrut 1890 ortalarında hinterlandlarına tren raylarıyla bağlandılar. (Kaleli 1998: 106). Fakat Samsun ve Trabzon gibi Karadeniz bölgesinin önemli limanlarına, kapitalist yayılmanın sembolü olan tren yolları söz konusu dönemde yapılamadı.

### **KARADENİZ BÖLGESİNE DEMİRYOLU İNŞASI İÇİN YAPILAN GİRİŞİMLER**

Karadeniz bölgesi, 20. yüzyılın sonlarında SSCB’nin dağılmasıyla, Orta Asya-Avrupa ve Doğu Avrupa-Basra arasında, günümüzde tasarlanan demiryollarının kavşağında yer almaktadır.<sup>3</sup> 19. Yüzyılda da güçlü devletlerin Asya pazarlarına açılmak için, milletlerarası mücadelesine konu olmuştu. Karadeniz bölgesine tren yolu meselesinde rolü olması bakımından, üç devlet (İngiltere, Almanya ve Rusya) ön plana çıkacaktır. İngiltere’nin, Hindistan’ı hedefleyen ekonomik ve güvenli güzergâh arayışlarından birincisi, Akdeniz’den Basra körfezine, ikincisi Akdeniz’den Kızıldeniz’e ve üçüncüsü Karadeniz’den Trabzon ve Samsun limanlarından İran ve Basra yönünde idi. İlk defa bu sebepten bölgeye demiryolları inşası gündeme gelmiştir. Almanya’nın rolü, İngiliz ve Fransız sömürgeciliğinden yılmış olan Osmanlı’nın, Anadolu boyunca uzanacak hat için, Almanları tercih etmesiyle başlamıştır. Buna göre, İstanbul’dan Bağdat’a uzanacak ana demiryolu projesinin yan kollarını teşkil etmek üzere, Karadeniz bölgesi projeye dâhil olmuştur. Rusya’nın rolü ise Ankara’dan öteye ve özellikle sınır komşusu olan Karadeniz bölgesindeki her türlü gelişmeyi, engelleyici bir politika gütmesi ile ilgilidir.

Karadeniz Bölgesinde demiryolu inşası için yapılan çalışmaların başlangıcı, 1856–1866 yıllarında inşa edilen, Anadolu’nun ilk demiryolu olan, İzmir-Aydın hattı (Akyıldız 1995: 249). kadar eskidir. Karadeniz, Doğu ve İç Anadolu Bölgelerinin el atılmamış potansiyeli, Avrupa’nın kapitalist girişimcilerinin harekete geçmesi için yeterliydi.<sup>4</sup> Nitekim Osmanlı Devleti, 27.08.1857’de İngiliz sermayedarlarından Edvard Price’a Samsun-Sivas-Erzurum hattı için, bir mukaveleyle 99 yıllık işletme imtiyazı vermişti. Eğer yapımı gerçekleşseydi, ilk demiryolu hatlarından biri olabilecekti. Yine de ilk düşünülen hatlardan olması, bölgenin iktisadi önemini vurgulamaktadır. Fiiliyata geçirilemeyen bu mukavelenin bazı maddelerini, diğer anlaşmalar hakkında fikir vermesi açısından aşağıya aldık: (BOA, İ. M. Mahsus, No: 432).

**3. Madde:** Demiryolu Samsun-Amasya-Sivas güzergâhı şeklinde olacak, bu hattın % 7 kâr sağlanabilir ise demiryolu Erzurum’a doğru uzatılacaktı.

**11. Madde:** Yapılacak hat üzerinde her türlü bina, istasyon ve Samsun iskelesinin inşası kumpanyaya aitti.

**14. Madde:** Demiryolu inşasında kullanılacak kereste ve taşların taşıma masrafı kendisine ait olmak üzere, ücretsiz elde edebilecek, eğer özel mülkiyete ait ise mülk sahibiyle muhatap olacaktır.

**18. Madde:** Hattın maliyeti 4.625.000 Sterlin tuttuğundan, şirketin çıkaracağı hisse senedinin üçte birini devlet satın alacaktır.

**19. Madde:** İmtiyaz süresi 99 yıl olacaktır.

**27. Madde:** Şirket 25.000 İngiliz Lirasını kefalet olarak devlete ödeyecekti.

**28. Madde:** Demiryolu civarında, otuz İngiliz millik devlet arazisindeki muhtemel kömür madenlerinin hakkı, % 10'luk vergi dışında şirkete ait olacaktır.

**29. Madde:** Şirket bir sene içinde inşaata başlamak zorundaydı. Yoksa mukavele geçersiz sayılacaktı.

İlgili şirket mukavele şartlarını yerine getirip, bir türlü fiiliyata geçemedi. Önce bir yıl olan mukaveleyi iki yıl uzattırdı. Fakat yine inşaata başlayamadığından kefalet akçası devlete intikal ederek, 26.01.1860'ta mukavele iptal olundu. (BOA, İ. M. Mahsus, No: 748). Bu projeyi uygulayamayan Edvard Price, 1863–1866 arasında, İzmir-Manisa-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattının inşasını gerçekleştirmiştir.

Bu konuda önemli bir teşebbüs de, Sultan Abdülaziz'in devletin Asya topraklarında demiryolu inşası hakkında, 1871'de yayınladığı iradedir. Tasarlanan ana hat İstanbul-Bağdat arasında uzanacak ve Karadeniz ile Akdeniz'e yan kollarla bağlanıp, Basra Körfezine ulaşacaktı. (Özyüksel 1988: 15-17). Devlet tarafından<sup>5</sup> milli sermayeyle yapılması düşünülen proje için, (Öztürk 1995: 277). Ağustos 1871'de inşaata başlanmış, ancak İzmit'e ulaşmak için iki yıl gerekmişti. Bu ara Abdülaziz, 1872 yılı Şubatında Avusturyalı mühendis Wilhelm Von Pressel'i "Asya Osmanlı Demiryolları" genel müdürlüğüne getirerek, hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. (Özyüksel 1988: 15-17). O da 1873'de mufassal bir rapor verdi. On senede bitmesi öngörülen, (İrtem 1999: 55). 4670 kilometrelik proje Haydarpaşa'dan başlıyor, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. İnşaata başlandı. (Özyüksel 1988: 15-17). Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'te tamamlandı. 154 kilometre uzunluğundaki Bursa-Mudanya hattının ise 40 kilometrelik bir kısmının inşasından sonra devlet, para darlığı yüzünden müteahhide ödeme yapamayınca inşaat durduruldu. (Karal 1983: 262). 1875'de ise Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle Pressel'in projesi rafa kaldırıldı. (Özyüksel 1988: 15-17).

Birçok kolları olan bu büyük projede, Karadeniz'i ilgilendiren hatlar; Anadolu'nun kuzeydoğusunda yer alan, Tirebolu-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Erzurum-Bayezid hatlarıdır. (Noviçev, Osmanlı 1979: 23). Proje kapsamında Tirebolu-Erzurum hattı, Karadeniz kıyısından iç bölgeye Harşit Vadisi tabii oluşunu takip edecek ve "Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt" şeklinde, 550 km. uzunluğunda bir güzergâh olacaktır. (Yüksel 2007: 203). Gerçekleştiği takdirde Trabzon, ulaşım bakımından Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yu kapsayan, gelişmiş bir hinterlanda sahip olacak ve burayla bağlantısını da Tirebolu aracılığı ile yapabilecekti.

1880'de Trabzon vilâyet başmühendisi Mösyö Riva, Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun işletmesinin bir kumpanyaya verilmesi halinde, kumpanyanın yolda tramvay işletebileceğini hatırlatarak, böylece yolun kârlılığının artabileceğini söylüyor. (BOA, Y.A.Res., No: 10/18). Devletçe hazırlanan, Trabzon-Bayezid şosesinin ihâle nizamnamesinin üçüncü maddesinin altıncı fıkrasında, şosenin imtiyaz sahibinin yolda

tramvay yolu inşa edebileceği ve işletmesine salâhiyetli olduğu belirtilmiştir. (BOA, İ. M. Mahsus, No: 3134).

İkinci Meşrutiyetin ilanından sonra, Trabzon-Erzurum demiryolu projeleri yeniden gündeme geldi. Ermeni asıllı Erzurum mebusu Doktor Karakin Pastırmacıyan, adı geçen hatta demiryollarının inşâsı fikrini savunarak, bölgenin kalkınması için demiryoluna duyulan ihtiyacı, Meclis-i Mebusan'da gündeme getirir.<sup>6</sup> 1909 yılında Nafia Nezareti'nce Trabzon-Erzurum güzergâhına demiryolu yapımı benimsendi. (Odabaşioğlu 1995: 453).

Bu sırada İngiltere ve Fransa'ya göre emperyalist yarışa geç başlayan ABD, demiryolu ulaşım projeleriyle ilgilenmeye başlamıştı. Osmanlı hükümetinin Güney ve Doğu Anadolu'ya yaptırmak istediği demiryolları için başvuran, yabancı altı şirket temsilcisinden birisi de Amiral Colby M. Chester idi. Projeyi daha yararlı koşullarda yapmayı öneren Chester, 1909'da Nafia Vekâleti ile ön sözleşme imzaladı. (I. Chester Projesi) Sivas ile Van arasında Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen hat Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye uzanacaktı. Ana hattın yan kolları da olacaktı. Bitlis üzerinden Van'a, Halep üzerinden Akdeniz'e, birisi de Samsun üzerinden Karadeniz'e ulaşacaktı. Proje önce milletlerarası rekabet nedeniyle ertelenmiş, sonra da kendi içinde sorunlar ve kopmalar yaşayan Ottoman American Development Co. adındaki şirket (OADC), 1911 Eylülünün sonunda Trablusgarp Savaşı'nı bahane ederek yatırdığı teminatı geri almıştır. (Yavuz 1999-2003: 530).

1911 yılında Trabzon ve Erzurum şimendifer hattının inşası bir kere daha gündeme geldiğinde, hükümet hattın inşası için keşif yaptırmasına rağmen, Samsun-Sivas hattının inşasına karar verdi, Trabzon ve Erzurum hattı için herhangi bir girişimde bulunulmadı. Bu karar üzerine Trabzonlular, belediye başkanlığında toplanarak konuyu tartıştılar ve bu kararın halkta üzüntüye ve ümitsizliğe yol açacağı üzerinde duruldu. Çünkü bu hattın inşası ile Trabzon-Erzurum demiryolu, birçok vilayet, şehir ve kasaba ile 4. Kolordu Merkezinin ve güzergâhtaki beldelerin yegâne ulaşım hattı olacaktı. Yapılan toplantı ve duyulan üzüntü, Trabzon Belediye Reisi Ahmed Bey tarafından 31 Mart 1911'de bir telgrafla Sadaret'e bildirildi. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti Demiryolları İdaresinden, müsteşar Hulusi Bey tarafından 11 Nisan 1911'de bir rapor hazırlanarak Sadaret'e sunuldu. Dâhiliye Nezareti, Trabzon Belediyesine 15 Nisan 1911'de cevap olarak, raporda belirtilen gerekçeler doğrultusunda, "Tirebolu'dan Erzurum'a kadar Harşid vadisini takiben bir hat inşasının mümkün olduğunu" belirtmişti. (Yüksel 2007: 204).

Tirebolu'dan Erzurum'a kadar bir demiryolu hattı inşası, hükümetin gündeminden hiç düşmedi. Meclis-i Vükelâ'nın 12 Mayıs 1915 tarihli toplantısında, "Ankara-Erzurum-Tirebolu arasında demiryolu inşası" hakkında bir kanun tasarısı hazırlanması öngörüldü. İnşaat ve tesisatın askeriyece yapılması, icap eden kanun tasarısının acele tanzimi ve gerekli evrakın Harbiye Nezaretine gönderilmesine karar verildi. Gerek Rusya'nın, yolun askerî amaçla kullanılmasından endişe ederek karşı çıkması ve gerekse araya giren Birinci Dünya Savaşı nedeni ile Ankara-Erzurum-Tirebolu demiryolunun inşası hayata geçirilemedi. (Yüksel 2007: 205).

1913 yılında Fransızlar, Doğu Anadolu'da yapımı tasarlanan demiryolu şebekesi projesine talip olmuşlardı. Bu talebe göre, Sivas-Erzincan, Sivas-Harput-Ergani ve Doğu Anadolu'yu Karadeniz bölgesiyle bağlantılı hale getirecek olan, Bitlis-Van-Erzurum-Trabzon hatlarının yapımını üstlenmek istemekte idiler. (Odabaşioğlu 1995: 452). Bağdat Demiryolu'nun çalışmaları sürerken, İttihat ve Terakki Hükümeti, 13 Ocak 1914 tarihinde Fransa ile bir anlaşma imzalayarak, bir Fransız şirketine Karadeniz bölgesinde bir demiryolu ağı döşeme, Hayfa, İskenderun ve İnebolu'daki limanları donatma ayrıcalığı verdi. Bu gelişme üzerine Almanlar, aynı yılın Şubat ayında Fransızlarla anlaşdılar. Bu



anlaşma, Fransızların Bağdat Demiryolu'ndaki hisselerinden vazgeçmelerine karşılık; Alman ve Fransız demiryollarının birleştirilmesini, Almanya'nın orta ve güney Suriye'de bir hak iddiasında bulunmamakla beraber, Halep-İskenderun bölgesini ellerinde tutmalarını öngörüyordu. (Albayrak 1995: 37).

Kurtuluş Savaşı esnasında ve sonrasında Chester Projesi yeniden gündeme geldi. Bu durum ABD'nin Musul petrollerine olan ilgisinden dolayı idi. 1922 sonbaharında Chester ile esaslar üzerinde ön anlaşmaya varan Türk yöneticileri,<sup>7</sup> Lozan'da bu proje dolayısıyla ABD desteğini sağlamak ve ayrıca yabancı sermayeye karşı olmadıklarını göstermek istiyorlardı. Mondros Ateşkes Anlaşması sonrası, İngiliz işgali altına girmiş olan Musul bölgesinin, tekrar Türkiye'ye bırakılması durumunda, bir ABD şirketi olan, Chester adıyla özdeşleşmiş, OADC'de kazançlı çıkacaktı. (Yavuz 1999-2003: 540, 549-553).

Ankara hükümeti, 10 Nisan 1923'te başında emekli amiral C. M. Chester'in bulunduğu Amerikan kuruluşuna, demiryolu inşa ve maden imtiyazları verdi (II. Chester Projesi). Tasarıya göre "OADC, Türk Hükümeti'nden ne kilometre garantisi ne de başka bir para yardımı istemeden, Anadolu'da ve Musul-Kerkük-Süleymaniye bölgesinde, 4.400 kilometreye yakın bir demiryolu şebekesi ve kıyılarda da üç liman yapacaktı. Karşılığında ise, inşa ettiği bu demiryolu hatlarıyla limanları ve de bu hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik şerit içindeki bilinen ve sonradan bulunacak petrol dâhil, bütün madenleri 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı. Ayrıca, ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki altı ay içinde, Türk kanun ve kurallarına uygun olarak, Türklerin de ortak olacağı bir Türk Anonim Ortaklığı kuracak ve bu Anonim Ortaklık sözleşmelerdeki demiryolu ve limanların yapımı, işletmesi ve maden imtiyazlarını OADC adına kullanacaktı." (Yavuz 1999-2003: 547).

Söz konusu bu büyük proje, Ankara'nın doğusundan itibaren İran sınırlarına kadar uzanıyor ve Misakı milli hedefleri doğrultusunda, Musul-Kerkük-Süleymaniye hattıyla şimdiki Irak'ın kuzeyindeki Osmanlı topraklarını kapsamış oluyordu. Konumuz olan Karadeniz bölgesini ilgilendiren hatlar ise Ankara- Sivas- Erzurum-Doğu Beyazıt'a (İran sınırına) uzanan hattan ayrılıp, Karadeniz'e bağlanan Sivas- Samsun ve Erzurum- Trabzon hatlarıydı. Ek anlaşmaya göre, Samsun-Sivas hattının inşasına başlanmasına öncelik verilecekti. (Yavuz 1999-2003: 547, 548)

Başlangıçta bir demiryolu projesi iken, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, petrol imtiyazı projesine dönüşen, Chester Projesi uygulanamamıştır. Başarısızlığındaki büyük sebep, Lozan barış görüşmeleri sona ermiş ve Musul Türkiye'ye verilmemişti. Böylece Şirket çevrelerinin "petrol kuyusu" beklentisi, olumsuz sonuçlanmıştı. Diğer yandan ABD dışişleri bakanı, Ankara'nın Chester Grubu'nun işe başlamamasından duyduğu rahatsızlığı, kendilerine ileten İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri'ne verdiği 12 Kasım 1923 tarihli yanıtta, Sivas-Samsun demiryolu için hiçbir Amerikan şirket veya grubunun kredi vermek istemediğini bildirecekti. Sonuçta TBMM Hükümeti 18 Aralık 1923'te anlaşmayı feshetti. (Yavuz 1999-2003: 551, 552).

Cumhuriyet kurulduktan sonra Türkiye artık milli kaynaklarına dayanmak zorundadır. Memleketin iktisadi kalkınmasında, Karadeniz Bölgesinin yurtiçi ulaşım ağına bağlanmasının önemi büyüktür. Bu hususu Atatürk de sözleriyle (15 Eylül 1924) teyit etmektedir. "*Halkı zeki, üretken, girişimci ve çalışkan olan Trabzon'umuzu; kısa bir süre sonra ülkenin iç kesimlerine demiryolu ile bağlanmış, güzel bir rıhtım ve limana kavuşmuş olarak görmek en önde gelen dileğimdir.*" (www.kenancelik.com) 1924'de Birinci Büyük Millet Meclisinde Karadeniz sahilini Doğu Anadolu'ya bağlayacak olan demiryolunun, Zigana vadisinden mi yoksa Harşit vadisinden mi geçmesi gerektiği tartışılır. Trabzon

milletvekili Muhtar Bey, tren hattının Zigana'dan Trabzon'a geçmesi için bir önerge verince, Giresun milletvekili Musa Kazım Bey de karşı bir önergeyle Harşit Vadisi'nden Tirebolu'ya bağlanmasını ister. (Yüksel 2007: 205, 206).

### **Karadeniz Bölgesine Demiryolu Tasarılarında Rusya'nın Rolü**

Emperyalist Avrupalı büyük devletler, Osmanlı topraklarındaki demiryolu yatırımları konusunda, birbirleriyle sürekli rekabet halindeydiler. Her ülke diğerini kollamaktaydı. Devletlerden birine imtiyaz verildiğinde, diğer bir devletin harekete geçmesine sebep oluyordu. Almanya'ya Haydarpaşa - İzmit hattının satılması ve Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı verilince, Fransa'ya da Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazı verilmiştir. Yine Almanlara Selanik-Manastır demiryolu imtiyazı verilince, Fransızlara Selanik-Dedeoğlu imtiyazı verilmiştir. 1899'da Almanlarla Bağdat demiryolu ön sözleşmesi imzalandığında (Yıldırım 2002: 318.) ise bu sefer Ruslar, Babilî'ye başvurmuş ve Bağdat demiryolu hattının inşasından vazgeçilmesini talep etmişlerdi. Fakat Babilî'yi bu hususta razı edemeyince, Karadeniz kıyıları ile Erzurum bölgesinde demiryolu imtiyazının Rusya'ya ait olacağı hakkında taviz kopardılar. (Özyüksel 1988: 150). II. Abdülhamid, Ruslara verilen imtiyazın bir zorunluluktan dolayı olduğunu belirterek, devletin bu hususta izlediği denge siyasetini teyit ediyor. (Karal 1983: 469).

Sözü edilen, 04. 04. 1900'de imza edilen antlaşmaya göre, Osmanlı Devleti Karadeniz bölgesinde demiryolu yapma hakkını saklı tutuyor, eğer kendisi inşa edemezse, bu hak Rus sermayedarlarına geçecekti. (BOA, Y. A. Hus., No: 405/1; BOA, Y. A. Hus., No: 405/37) Antlaşma on yıl geçerli olacak, hiçbir yabancı devlete bu hususta imtiyaz verilmeyecekti. Osmanlının mali gücü yetersiz olduğundan, Rusların da iş yapma niyetleri olmadığından, Ankara'dan öteye demiryolu yapılmamasına oynayan Rus politikası, hedefine varmış oldu. (Kurat 1990: 32).

Rusya'nın amacı Osmanlı Devletini güçlendirebilecek bir olgu olan, demiryolu yapımından tümüyle vazgeçilmesini sağlamaktı. Rus büyükelçisi Sinoviev, Almanlara Anadolu'da verilen, demiryolu imtiyazına karşı, kendilerine de Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak, demiryolları imtiyazı verilmesi hakkındaki görüşmelerde, "eğer Babilî Bağdat demiryolundan vazgeçer ise Rusya'nın da demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini," söyleyerek gerçek niyetlerini göstermişlerdir. (Özyüksel 1988: 149, 150).

Rusya'nın Karadeniz'de demiryolu ayrıcalığı elde etmesine Almanya pek tepki göstermiyor. Çünkü Rus-İngiliz rekabetinin kendisine yarayacağına inanıyor. Mesela, Alman dışişleri yetkililerinden Mühlberg, Londra'daki Alman büyükelçi birinci sekreteri olan, Eckardstein'a gönderdiği yazıda, "bir İngiliz aslanlarının önünde eğilerek, bir Rus ayısının önünde diz çökerek demir yolu hatlarımızı, Bağdat'a kadar döşeyebiliriz." diyordu. (Özyüksel 1988: 151).

İstanbul-Ankara demiryolunun Ankara'dan öteye, Doğu Anadolu'ya geçmesine engel olan Rusya, bu engellemesinin büyük yararını gördü. Zira Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslarla savaşılan cephelere yapılan asker, silah ve cephane ulaşımındaki güçlük, Ruslar karşısındaki çözülüşün ve Rus işgalinin başlıca sebebiydi. (Yıldırım 2002: 321).

Osmanlı devlet adamları, hudut bölgelerinde ve sahil yakınlarında demiryolu yapılmasını askeri bakımdan mahzurlu bulmuşlardır. (Karal, 1988: C.VIII, 469). Aynı endişeleri Cumhuriyet dönemi Türkiye'sinin önde gelen devlet adamları da paylaşacaklardır. Mesela, milli mücadele yıllarında, şark cephesi kumandanı Kazım Karabekir Paşa, devrin Nâfia Vekili olan Rauf Bey'e gönderdiği demiryollarıyla ilgili raporunda, Trabzon-Erzurum demiryolu hattını askeri ve siyasi bakımlardan sakıncalı

bulduğunu ifade ederek, bunun yerine Samsun-Sivas hattının inşasını desteklemekteydi. (Odabaşoğlu 1995: 454, 455).

Karadeniz bölgesine demiryolu yapılması tartışmalarında, dikkate alınması gereken diğer bir husus ise Rusya'nın, eskiden beri Trabzon-İran ticaret yoluna alternatif olan, Kafkasya güzergâhında yaptığı geliştirmelerdir. Rusya Doğu Karadeniz kıyısındaki Poti limanından Tiflis'e kadar demiryolu hattı tesis etti. (Kaleli 2003: 34). 1865 yılında inşasına başlanılan Poti-Tiflis tren yolu 1872 sonlarında işletmeye açılmış, Tifliden itibaren de Hazar Denizi'ne, Karadeniz'e ve İran'a yönelen muntazam karayolları inşa edilmişti. "Tiflis Demiryolu Şirketi" Poti-Tebriz arasında mal taşımacılığı yapıyor ve Rus devletince finanse ediliyordu. Hazar Denizi'nde ve Karadeniz'de Rus Devleti'ne ait buharlı gemi şirketleri faaliyetlerini sürdürüyorlardı. (Turgay 1982: 314). Ruslar, demiryolunu 1880'de Bakü'ye ulaştırdı. Sonuçta İran'a taşınacak malların maliyetinde ve yol güvenliğinde müspet neticeler elde etmesiyle, Kafkasya yolu, üstünlüğü ele geçirdi.<sup>8</sup> Böylece Trabzon-İran güzergâhı, yatırımcıları için çekiciliğini kaybetti.

Rus topraklarındaki bu gelişmeler Osmanlılar tarafından izlenmektedir. Trabzon vilayeti başmühendisi Mösyö Riva, İran ticaretinin Rus yoluna kayması karşısında teferruatlı bir rapor hazırlayarak (10.3.1880), teklifleriyle birlikte ilgililere sunar. "1874'ten itibaren Kafkasya güzergâhının atak yaptığını, bunun sebebinin Poti-Tiflis demiryolunun yapılmasıdır..." Diyen Mösyö Riva, yine devamında, Rusya'nın başarısının sebebi, "transit malından geçiş vergisi almama, yol emniyetini sağlama ve en önemlisi nakliyyeyi, çağın en hızlı vasıtası olup, ekonomik ve güvenli taşımaya sağlayan tren yollarıyla gerçekleştirmiş olmasındandı. Ayrıca yerleşim merkezleri arasında düzenli posta ve telgraf hizmetlerini de tesis etmişti." (BOA, Y.A.Res., No: 10/18).

Batum, Berlin antlaşmasıyla Ruslara bırakıldığında, buranın serbest liman olması şartı getirilmişti. Ruslar Bakü'ye, Doğu Anadolu'ya ve İran sınırına kadar demiryoluyla ulaşım imkânı sağladılar. (Tozlu 2002: 385) 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Ruslar, Poti limanından İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemişler ve buradan da Tebriz'e 179 kilometre uzunluğunda her an demiryolu inşa olunabilecek özellikte, şose yapmışlardı. Rus işgalindeyken Batum-Kars demiryolunun rekabeti sebebiyle, Trabzon-Erzurum kara yolunda nakliyat iyice yavaşlamıştı. Hatta meselâ İstanbuldan yola çıkıp, Van, Bitlis, Erzurum gibi vilâyetlere gitmek isteyen yolcular, Rus limanı Poti veya Batum'dan trene binip, İran sınırına geldiklerinde oradan, karayoluyla ters istikametten memleketlerine varıyorlardı. (Abdülvâhâb 1329: 15, 74, 79).

Rusların tesis ettiği hatlar sadece Erzurum, Kars arasında yaptıklarıyla sınırlı değildir. Merhum araştırmacı C. Odabaşoğlu'na göre, yıllarca Karadeniz bölgesine demiryolu hattı kurulmasını engelleyen veya dolaylı olarak sebep olan Ruslar, 1916-1918 işgali sırasında, Trabzon-Gümüşhane hattını kurmuşlardır. Ona göre, Trabzon'dan itibaren, 119 kilometre uzunluğunda ve dar hat şeklinde inşa olunan demiryolunun, sadece Trabzon-Maçka arasındaki 35 kilometrelik kısmı işletmeye açılmış olup, yakın zamanlara kadar hattın kalan izler ve malzemeler bu durumu teyit etmektedir. (Odabaşoğlu 1995: 453).

## **SONUÇ**

Sonuç itibariyle Karadeniz bölgesine demiryolu tesis etme tasarılarının ortaya çıkarmış olduğu hususlar şunlardır:

19. yüzyılda sanayileşen Batı, makine gücüne dayanan kitlevi üretim yapısıyla lider konumundadır. Osmanlı ekonomisi zorunlu olarak dışa açık hale gelmiştir. Osmanlı bu yeni dönemde batı ekonomisinin bir parçası haline gelmekte ve onunla bütünleşirken, çevre merkez ilişkisinde çevre konumundadır.

Anadolu’da demiryolları inşası meselesi, iç ve dış olmak üzere iki taraflı etkinin tesirinde gelişti. Yabancı kapitalist güçler için memleketin ekonomik zenginliklerini dışarıya taşımak ve yeni pazarlara sahip olabilmek esastı. Türkler için ise amaç, memleketin kalkınması ve Avrupalı güçlerden geri kalmamaktı. Bu iç ve dış amaçlar örtüştüğü ölçüde Osmanlı demiryolları yaygınlaşma şansına sahip olabilirdi.

Yerli sermayenin yetersizliğinden dolayı, yolların ve büyük çaplı bayındırlık işlerinin inşası için, Avrupalı yabancı şirketlere imtiyazlar verilmek zorunda kalınmıştı. Onlar, iktisadi potansiyeli zengin bölgeleri, dolayısıyla kârlılığı azamileştirme amaçlarına yönelik hatları seçtiler.

16. yüzyıldan itibaren Coğrafi keşiflerle birlikte, Asya’nın ortasından geçen İpek Yolu sönükleşmişti. 1869’da Süveyş Kanalı’nın açılmasıyla ise Akdeniz ile Basra körfezi arasındaki Ortadoğu ticaret yolları, gecikmeli olarak, İpek Yolu’nun akıbetine uğradı. Avrupa ile İran arasında Karadeniz üzerinden transit ticarete aracılık yapan Trabzon yolu da bu durumdan büyük ölçüde zarar gördü. Çünkü İran’ın Avrupa ile olan ticaretinin ağırlığı, bundan böyle, Süveyş Kanalı aracılığı ile Basra Körfezi’ne kaydı. Aynı zamanda İngilizlerin 19. yüzyıl boyunca Hindistan yönünde, alternatif yol olarak yedekte tuttukları, samsun-Basra veya Trabzon-Basra seçenekleri geri planda kaldı. Mısır’ı ve Süveyş Kanalı’nı ele geçiren İngiltere için, artık Karadeniz yolu önemini kaybetmişti.

Karadeniz bölgesinin demir yolundan mahrum olmasının da dağlık, haşin coğrafyasının büyük payı vardır. Fakat daha önemlisi, güçlü Avrupalı ülkelerin siyasi çıkar ve denge hesapları, buraya demiryolu tesisi meselesini etkilemiştir. Özellikle bu bölgenin Rusya’nın imtiyaz bölgesi içinde kalması, dönem için büyük şanssızlıktır.

## NOTLAR

<sup>1</sup> Mesela 1880 ile 1904 arasında, Osmanlı Devleti’nin Almanya’ya yaptığı ihracat % 2.200 oranında artış göstermiştir. Bu ihraç malları arasında, "kuru üzüm, incir, fındık, palamut, mazı, yağlı tohumlar, narenciye, pamuk, yün, tütün, afyon, hububat, maden, barsak, kemik, ham deri, seccade, kilim, ilaç ve boya hammaddeleri sayılabilir. Almanya’dan yapılan ithalat da kısa sürede yükselmişti. Almanlar, bu zengin pazar için, çok sayıda ticaret şirketleri kurmuş ve imparatorluk içerisinde şubelerini açmışlardır. 1889–1898 yılları arasında, Osmanlı Pazarlarında Alman ticareti % 788,6’lık bir artış gerçekleştirmiş, fakat İngiliz ticaretindeki artışın, % 0,6, Fransızlarınkinin % 0,4 gibi olduğu düşünülürse, bu artışın önemi daha iyi anlaşılır. Almanya’dan ithal edilen mallar arasında, daha çok yünlü ve ipekli dokumalar, pamuk ve yün ipliği, hazır elbise ve ayakkabılar, süs eşyası ve oyuncak, saat, demir ve demir ürünleri, çelik, kâğıt ve karton, işlenmiş deri ve çanta, cam ve cam ürünleri, hırdavat, dikiş makineleri, tarım aletleri, motor, boya, kimyevi maddeler ve ilaç gibi sanayi ürünleri idi. (Albayrak 1995: 34, 35).

<sup>2</sup> Doğu’ya giden yolu kısaltması sebebiyle, özellikle İngiltere’nin Asya ve Uzakdoğu sömürgeleri ile olan bağlantısına büyük hizmeti olan bu kanal, sadece Mısır değil, tüm Kuzeydoğu Afrika ve Doğu Akdeniz’in İngiltere’nin gözünde stratejik önemini artırmıştır. Stratejik öneminin yanı sıra kanal İngiltere’ye finansal anlamda da kazanç sağlamış; bu ülkenin mal sevkiyat maliyetlerini önemli ölçüde düşürmüştür. (Bilgenoğlu 2010: 156).

<sup>3</sup>Orta Asya ülkeleri kaydettikleri ekonomik gelişmeler sebebiyle, biran evvel uzak pazarlarla irtibat kurmayı gerçekleştirmek istemekte, taşımacılık sektöründe kapasite artışlarına gitme ihtiyacı duymaktadırlar. Bunun için de demiryolları yatırımları ön plana çıkmaktadır. Orta Asya bölgesi, eski SSCB yapılanmasına göre şekillenmiş demiryolları

ağına sahiptir. Fakat bu durum günümüzün “küreselleşen” dünyamız için yetersizdir. Oradaki Türk devletlerinin ekonomik bağımsızlıkları için de dış dünyaya açılmaları gerekmektedir. Bu kapsamda Orta Asya cumhuriyetlerinin güvenli ve seri bir şekilde ulaşmak istedikleri en önemli pazarlardan biri de Avrupa’dır. Sadece orta Asya ülkeleri değil, Çin ve Hindistan da “demir ipekyolu”nun getirisinden faydalanmak istemekte bu yöndeki girişimlere katılmak istemektedirler. Günümüzde Avrupa ile Orta Asya’yı demiryolu ağırlıklı olmak üzere birbirine bağlayan ana ulaşım güzergâhları aşağıdaki gibidir: (Barutca).

- Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Pekin).
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova, Lianyungang).
- Trans-Asya Orta Koridoru/İpek Yolu (İstanbul, Ankara, Tebriz, Tahran, Meshed, Taşkent, Almatı, Aktogay, Lianyungang).
- TRACECA (Köstence, Poti, Bakû, Taşkent, Almatı, Aktogay, Druzhba, Alashankov, Lianyungang).

Söz konusu güzergâhlardan son ikisi Türkiye’nin kuzeyinden geçmekte ve Karadeniz bölgesiyle irtibatlıdır.

“TRACECA yani, Avrupa – Kafkasya - Asya Ulaşım Koridoru, Avrupa Birliği tarafından 1993’de 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) katılımıyla başlatılan bir projeler dizisidir. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa’ya bağlamayı hedefleyen ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini kapsayan bir Doğu – Batı Koridorudur. Anlaşmaya taraf ülkelerden gelen talepler üzerine özellikle Karadeniz bölgesinde Kuzey-Güney ekseninde yayılma göstermiştir. Türkiye’nin anlaşmaya dahil olması ile Türkiye üzerinden geçen alternatif güzergahlar da gündeme gelmiştir.” (Barutca).

“Türkiye’nin Orta Asya ulaşımında hedefi, Gürcistan üzerinden yeni bir ara bağlantıyla Azerbaycan’a (Bakû) ulaşmayı hedeflemektedir. bu alternatif hat, TRACECA tarafından da proje kapsamına alınmıştır. Tüm hattın can damarı Kars-Tiflis arasında projelendirilmiş olan demiryolu bağlantısıdır. Bu hat, en kısa hat olan İran bağlantısından 375km. daha kısadır.” (Barutca). 2008-07-25 tarihinde Bakû-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’nin Türkiye ayağının temeli, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye cumhurbaşkanlarının katılımıyla Kars’ta atıldı. (<http://www.sabah.com.tr>). Tamamlandığı takdirde İpek Yolu’nun modern bir versiyonu haline gelecek tren yolunu kullanan herhangi birisi, Kars’tan çıkıp Kazakistan üzerinden Şanghay’a ya da Hong Kong’a kadar gidebilecek. Marmaray projesiyle de uyumlu hale getirilecek olan demiryolu projesi sayesinde İngiltere’den kalkacak bir tren, Türkiye üzerinden hiç fasıla vermeden Çin’e kadar ulaşabilecek.

Böylece Trabzon-Erzincan Demiryolu Projesi tamamlandığında Karadeniz bölgesi ve limanları; Trabzon-Rize-Hopa-Batum hattının da devreye girmesiyle, GAP ürünlerinin ihraç limanı olacak, Türkiye ve Avrupa’nın Irak, Basra İran, Rusya, Kafkasya ve Orta Asya’ya açılan, en önemli bölgesi haline gelecektir.

<sup>4</sup> Karadeniz toprakları, özellikle iklim farkından dolayı, Ege bölgesi kadar zirai ürünlerin çeşitliliği ve miktarı bakımından zengin değildir. Fakat ulaşım yolları yetersizliğinden dolayı asgari seviyede üretilen bazı ürünlerde, Trabzon-Tebriz yolunda yapılan iyileştirme sonrasında, gözlemlenen birkaç katlık ürün artışı (BOA, Y.A.Res., No: 10/18) tecrübesi, bölgelerde tespit edilen maden cevherleri ve İran Transit ticaretinin varlığı, Avrupalı demiryolu şirketleri için çok yüksek çıkarlar vaat etmekteydi.

<sup>5</sup> Bağdat Valisi Mithad Paşa, 1871’de padişaha gönderdiği raporunda, Bağdat demiryolu inşasının İngilizlere verilmesinin sakıncalarına değinmekte ve işin bizzat devlet tarafından yapılması gerektiğini yazıyordu. Paşa’ya göre, Süveyş Kanalı’nın kapadığı ticaret imkânı, Bağdat-Basra sayesinde, gene İmparatorluğun eline geçebilirdi. (Albayrak 1995: 9).

<sup>6</sup>Karakin Pastırmacıyan’ın “Anadolu-i Şarkî Şimendifer Mes’elesi” adlı raporunda, konuyla ilgili ayrıntılı dokümanlar ve hesaplamalar verilmektedir.

<sup>7</sup>14 Kasım 1922 tarihli Fransız istihbarat raporuna göre, İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) Bey, İsviçre’deki Türk milliyetçilerinin başı konumundaki Harun (Aliçe) Bey’e, Ankara Hükümeti’nin Amerikalı Chester’e önemli demiryolu imtiyazları verme konusunda kararlı olduğunu ve öneminin herkesçe iyi bilindiği Trabzon-Erzurum hattının da bu demiryolu imtiyazları içinde yer aldığını Bildiriyordu. (Yavuz 1999-2003: 541).

<sup>8</sup> Demiryolu şirketi ortalama 1 cwt (50.80 kgr.) ağırlığındaki bir balyayı Poti’den Tebriz’e 5 franka taşırken, kervanla Trabzon’dan Tebriz’e 30 franka taşıyordu. (Issawi 1970:23).

### KAYNAKLAR

Abdülvâhâb Hayri, *İktisadi Trabzon (İktisadi Nokta-i Nazardan Trabzon’un Vaziyeti Hazırası)*, Trabzon, 1329.

ALBAYRAK, Mustafa: 1995, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *AÜ Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S. 6, Ankara, s. 1-38.

AKYILDIZ, Ali: 1995, “Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866),” *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 249-270.

BİLGENOĞLU, Ali: 2010, “Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı’nın Sürece Olan Katkısı,” *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi The Journal of International Social Research*, Volume 3 / 11, Spring, s. 147-161.

BURAK, D. Mehmet: 2005, “İngiliz J.R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Elegeçirme Mücadelesi,” *AÜ Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S. 17, Ankara, s. 35-60.

EFE, Ayla: 2005, “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı,” *AÜ Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S. 18, Ankara, s. 95-117.

ENGİN, Vahdettin: 1993, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul.

GÜRAN, Tefvik: 2003, *İktisat Tarihi*, Acar Basım, İstanbul.

ISSAWİ, Charles: 1970, “The Tabriz-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route,” *International Journal of Middle East Studies*, Volume 1, January. Cambridge, s. 18-27.

İRTEM, S. Kâni: 1999, *Şark Meselesi Osmanlı’nın Sömürgeleşme Tarihi*, Hız. O. S. Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul.

KALELİ, Hüseyin: 1998, *XIX. Yüzyılda Trabzon’da Ulaştırma Ekonomisi*, MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul.

KALELİ, Hüseyin: 2003, “19.Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti” *DÜ Sosyal Bilgiler Dergisi*, S. 9, Aralık, s. 21-39.

KARAL, E. Ziya: 1988, *Osmanlı Tarihi*, C.VII, TTK Yayınları, Ankara.

KARAL, E. Ziya: 1988, *Osmanlı Tarihi*, C.VIII, TTK Yayınları, Ankara.

KURAT, A. Nimet: 1990, *Türkiye ve Rusya*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

NOVIÇEV, A. D.: 1979, *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. Nabi Dinçer, Onur Yayınları, Ankara.

ODABAŞIOĞLU, Cumhuriyet: 1995, “Trabzon-İran Transit Nakliyesi,” *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 441-482.

ÖZTÜRK, Cemil: 1995, “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu,” *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 271-287.

ÖZYÜKSEL, Murat: 1988, *Anadolu Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul.

SARIASLAN, Ümit: 2007, *Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine*, Kritik Kitaplar Yayınevi, Ankara.

TABAKOĞLU, Ahmet: 2000, *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, 5. Bsk., İstanbul.

TOZLU, Selahattin: 2002, “19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı, ” *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001)*, C.1, Haz. M. K. Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, s. 381-397.

TURGAY, A. Üner: 1982, “Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict”, *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, volume 1, eds. B. Braude, B. Lewis, New York, s. 287-318.

YARAMIŞ, Ahmet: 2007, “Mısır’da İngiliz Sömürgecilik Anlayışı: Cromer Örneği (1883 – 1907),” *AKTÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 9, S. 2, Aralık, s. 121-130.

YAVUZ, B. Sükan: 1993-2003, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi,” *AÜ Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 24, Kasım, s. 527-561.

YILDIRIM, İsmail: 1996, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış” *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 35, Cilt: XII, Temmuz.

YILDIRIM, İsmail: 2002, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış” *FÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 12, S. 1, Elazığ, s. 311-324.

YÜKSEL, Ayhan: 2007, “Yüzyıllık Bir Umudun Hikâyesi” *Giresun Tarihi Yazıları*, Kitabevi Yayınları, 3. Bsk., İstanbul, s. 203-211.

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Kaynakları**

BOA, İ. M. Mahsus, No: 432.

BOA, İ. M. Mahsus, No: 748.

BOA, İ. M. Mahsus, No: 3134.

BOA, Y. A. Hus., No: 405/1.

BOA, Y. A. Hus., No: 405/37.

BOA, Y.A.Res., No: 10/18.

#### **İnternet Kaynakları**

BARUTCA, Hayri, “Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler Ve Türkiye” <http://www.akademikbakis.org/sayi8.htm>

<http://www.kenancelik.com>

<http://www.sabah.com.tr>