

Ermeni Sorununun Etkisinde Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi

*Negotiations of the Black Sea Railways in the Impact of the Armenian
Question and the 1900 Agreement*

Samet Tufan*

Öz

XIX. yüzyılda modern anlamda demiryollarının ortaya çıkışı ile birlikte Osmanlı Devleti savaş ve iç karışıklıklar durumunda demiryollarını ulaşım sorununu çözecek çare olarak görmüştür. Bu yönde girişimlerde bulunurken diğer büyük devletlerden farklı olarak Rusya ile inşa edeceği demiryolları konusunda itilaf yaşamıştır. Osmanlı Devleti güçlenmek isterken Rusya kendi çıkarları açısından Osmanlı Devleti'nin her yönden güçsüz kalmasını istemiştir.

Osmanlı Devleti'nin Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'ya vermesi üzerine Rusya, bu demiryollarının kendi nüfuz alanını tehdit ettiğini düşünerek Osmanlı Devleti'nden kendi hududu boyunca uzanan Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesinin demiryolu imtiyazını almak için ortaya atılmış, bunun üzerine Osmanlı Devleti her ne kadar Rusya'ya Karadeniz Demiryolları imtiyazını vermek istemediyse de zaten var olan bir sorun olarak sürüncemede kalan 1896 yılında Van dolaylarında çıkan Ermeni ayaklanmasının sonunda Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermenilerin memleketlerine dönmelerine karşılık, dönemin Padişahı II. Abdülhamit, Rusya'ya Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını vermiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti ile Rusya ilişkilerinin bilinmeyen bir yönü olan Karadeniz Demiryolları ile Ermeni meselesi bu süreçte birbirine dahil olmuştur. Sonuç olarak Osmanlı Devleti ile Rusya arasında uzlaşmaya varılan bu mutabakat tarihe "1900 İtilafnamesi" olarak geçmiştir.

Bu makalede Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki arşiv belgeleri ve araştırma eserleri kullanılmış, birkaç Fransızca belge ile araştırma eser dışında yabancı kaynağa başvurulmamıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Rusya, Karadeniz Demiryolları, Ermeni Meselesi.

* YLS Öğrencisi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı.

Bu makale iThenticate sistemi tarafından taranmıştır.

Makale Gönderim Tarihi: 4 Nisan 2018

Abstract

With the emergence of modern railways in the 19th century, the Ottoman Empire considered railways as a remedy to solve the problem of transportation in the event of war and internal disturbances. While making interventions related with this issue, Ottoman Empire had conflict with Russia, unlike any other major states, regarding these railways to be built. The Ottoman Empire wanted to empower, while Russia wanted the Ottoman Empire to weaken in all means for the sake of its own interests.

When Ottoman Empire, granted Anatolia-Baghdad Railway concession to Germany, Russia, considering that these railways would threaten its area of domination, rushed to take the railways concession of Black Sea and Eastern Anatolia, which lied along its borders, from Ottoman Empire. Accordingly, although the Ottomans didn't want to give the concession of Black Sea Railways to Russia, Abdulhamid II., the Sultan of the Era, granted the Black Sea Railways privilege to Russia in condition that the insurgent Armenians would not return to the home country, who fled to Caucasia at the end of Armenian uprising in Van around year 1896, which was an ongoing problem.

Therefore, the Black Sea Railways and the Armenian question, which are an unknown aspect of the relations between the Ottoman Empire and Russia, were incorporated to each other in this process. As a result, this agreement, which is referred to as the "1900 Agreement", was a compromise between the Ottoman Empire and Russia.

Archival documents and research works in the Ottoman Archives of the Prime Ministry were used in this paper. Apart from a few French documents and research work, foreign sources were not used.

Keywords: Ottoman Empire, Russia, Black Sea Railways, Armenian Question.

Giriş

Tarih boyunca büyük mücadelelere sahne olan Osmanlı–Rus ilişkilerinin bilinmeyen bir yönü olan 1900 İtilafnamesi ve gelişim süreci, bugüne kadar ortaya konulan araştırmalarda tam olarak aydınlatılamamıştır. Bunun dışında 1900 İtilafnamesi, hiçbir araştırma eser veya makalede ana tema olarak işlenmemiştir. Konuya değinen araştırmacılar, 1900 İtilafnamesi’ni işledikleri konunun içeriği ile ne kadar bağlantılı ise o oranda alt başlık olarak vermişlerdir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde yaptığımız araştırmalar sonucunda, 1900 İtilafnamesi’nin tarihi belgelere aykırı olarak adlandırıldığı tespit edilmiştir. Bu makalede amaç, Türk ve Rus ilişkilerinde önemli bir aşama oluşturan 1900 İtilafnamesi’nin belgelere sadık kalarak anlatılması ve yanlış bilgilerin düzeltilip konunun gerçeklere uygun biçimde tarih bilimine kazandırılmasıdır.

1. Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Osmanlı Devleti ile Rusya’da Demiryolları’nın Durumu

Yeni bir taşıma ve nakliyat aracı olarak ortaya çıkan, modern zamanların en önemli icatlarından biri olan demiryolları ilk defa İngiltere’de Liverpool–Manchester arasında 1830 tarihinde işletilmeye başlanmıştır. Bu dönemde mutlakiyet ve kraliyet ile yönetilen İngiltere dışında bütün Avrupa ülkeleri, sanayinin ülkelerine girmesinden endişe duydukları için teknolojik icatlar ve kanal vazifesi görecek demiryolları gibi yatırımları engellemişlerdir. Sanayiden endişe duyan bir diğer ülke ise Rusya’dır. Bu süreçte Rusya’da sanayiye muhalefet edilmiş ve bu muhalefetten demiryolları da nasibini almıştır. 1842’den önce Rusya’da sadece St. Petersburg’dan Tsarskoe ve Pavlovsk’daki imparatorluk sarayları arasında işleyen 27 kilometrelik Tsarskoe Selo demiryolu bulunmaktadır.¹

Osmanlı Devleti’nde ise böyle bir kaygı söz konusu değildir. Osmanlı Devleti, Tanzimat Fermanı ile birlikte Avrupa’nın sermaye

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

ve bilgisinden faydalanacağını belirtmiş ancak Rusya gibi demiryolu konusuna gereken ilgiyi göstermemiştir. Osmanlı Devleti'ni harekete geçiren asıl gelişme 1853-56 Kırım Savaşı olmuştur. Kırım Savaşı'ndan sonra Avrupalı sermayedarlar Osmanlı Devleti'nden demiryolu inşa etmek

için imtiyaz istemeye başlamışlardır.² Kırım Savaşı sırasında İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'nin müttefiki olduğundan ilk demiryolu yatırımları bu devletler tarafından yapılmıştır. Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk demiryolları 211 kilometre uzunluğunda İskenderiye–Kahire arasında İngilizler tarafından inşa edilmiş ve 1856 yılında hizmete açılmıştır.³ Aslında, Osmanlı Devleti'ni demiryolu yapımına yönelten en önemli neden büyük devletler tarafından bu dönemde yapılan teşviklerdir.⁴ Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi, Kırım Savaşı'ndan sonra Rusya'da da ulaşım açısından demiryollarının eksikliği anlaşılmıştır.

Anadolu'da ilk demiryolu yapımına 1856 yılında İzmir–Aydın arasında başlanmıştır.⁵ Bu demiryolu yatırımını yapan devletler, daha ziyade kendi ticari menfaatlerini göz önünde bulundurdularından Anadolu'nun zengin bölgesi olan batı tarafını tercih etmişlerdir.⁶ Ancak ilk demiryolu yatırımları yapıldığı dönemde Osmanlı Devleti'nin kaygısı farklı yönde olmuştur. Osmanlı Devleti ulaşım bakımından geri kalmış bir durumda olduğundan savaş veya isyan durumlarında yol eksikliği Osmanlı ordusunu güç duruma düşürmüştü ve bu durumdan dolayı devlet otoritesi sarsılmıştır.⁷ Osmanlı Devleti, bu dönemde ticari kaygıdan çok, önce-

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

3 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993, s. 37.

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

5 Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Bellekten*, Sayı: 202 (1988), s. 211.

6 Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953, s. 10.

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

likli olarak devletin merkezi otoritesini sağlamlaştırmayı önemsemiştir. Osmanlı Devleti'nin ulaşım politikası, ülkede demiryolu yatırımını gerçekleştiren kapitalist devletlerin hammadde-pazar ilişkisi mantığı içerisindeki düşüncelerinin tam tersine siyasi, askeri ve stratejik ağırlıklıdır. Üstelik önemli bir atılım gösteren ve yeni bir ulaştırma sistemi olarak ortaya çıkan demiryolları, Osmanlı Devleti tarafından ulaşım sorununu çözecek bir çare olarak da düşünülmüştür.

2.Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı ve Karadeniz Demiryolları Müzakerelerine Eklemlenme Süreci

Osmanlı–Rus ilişkilerinin bilinmeyen bir yönü de demiryolları ilişkilerinin belirlenmesinde önemli bir rol oynayan Ermeni meselesinin bu konuya dahil olmasıdır. Osmanlı Devleti'nin mağlubiyetiyle sonuçlanan 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı'nın ardından Ermenilerin siyasi ve sosyal taleplerinin ilk tezahürü Ayastefanos Antlaşması'nda ortaya çıkmıştır. Antlaşmanın 16. maddesi uyarınca Osmanlı Devleti, Ermenilerin yoğun olarak yaşadığı bölgelerde bir dizi reform yapma sözü vermiştir. Bu bölge daha sonra Vilâyât-ı Sitte (Altı Vilayet) olarak tanımlanacak olan Sivas, Bitlis, Elazığ, Van, Erzurum ve Diyarbakır'ı kapsamaktadır. Ermeni konusunun diplomasiye yansıyan bundan sonraki aşamasında, Berlin Kongresi sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması'nın 61. maddesinde geçen; “*Ermenilerin koşullarının iyileştirilmesi ve reformların gerçekleştirilmesi*” gibi muğlak bir ifadeyle Ermeni meselesi uluslararası platforma taşınmış olur. Bundan sonra bağımsızlık için örgütlenen Ermeniler, 1887 yılında İsviçre’de Hınçak ve 1890’da da Tiflis’te Taşnak Komitelerini kurarlar. Bu komiteler silahlı mücadele ve kitlesel eylemler düzenleyip, Osmanlı Devleti'nin şiddete başvurmasını istemiş ve bu şekilde uluslararası kamuoyunun desteğini alarak bağımsızlık elde etmeye çabasına girmişlerdir.⁸ Hınçak Komitesi ilk ciddi eylemini İstanbul’da 30 Eylül 1895’te Kumkapı Kilisesi’nde yapmış, Osmanlı aleyhtarı konuşmalardan

8 Selim Deringil, “Abdülhamit Döneminde Ermeni Meselesi”, 1915 *Siyaset, Tehcir, Soykırım*, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, s. 96.

sonra Babıalî'ye yürümek isteyen göstericileri polis önlemiştir. Hınçak ve Taşnaksutyun Komiteleri'nin yayın organları Hınçak ve Taşnak Gazeteleri 1894 sonbaharından itibaren kışkırtıcı yazılar yazarak "Sasun ve Zeytun"daki Ermeni halkını isyana teşvik etmişler ve yapılan propagandalar neticesinde 1894'te Sasun'da isyan patlak vermiştir.⁹

1895 yılına gelindiğinde, Ermeni çetecileri, Van Bölgesi'ne İran ve Kafkasya'dan çok sayıda silah ve cephane getirmişler ve bu faaliyetler sonucu 1 Haziran 1896'da Van'da büyük bir Ermeni isyanı çıkartılmıştır.¹⁰ İsyân 10 Haziran'da yatışmış, Taşnakların çoğu dağlara kaçmıştır.¹¹ Yaşanan bu ayaklanmadan sonra Osmanlı sınır sancaklarındaki Ermenilerin Rusya topraklarına doğru göçü artmıştır.¹² 1896 yılındaki ayaklanmadan sonra Ermeni nüfusu gözle görülür bir şekilde azalmış ve bu azalmanın en belirgin olduğu bölge ise Van Vilayeti'nin güneyi olmuştur.¹³ Bu olayların sonucunda 1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'ya göç etmiş Ermenileri vatandaşlıktan çıkarmak için 9 Ekim 1896 tarihinde

9 Mehmet Saray, *Ermenistan ve Türk-Ermeni İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2005, s. 41-45.

10 Mustafa Gül, "1896 Van Ermeni İsyânı ve Sonrasındaki Gelişmeler", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 8 (1997), s. 141-142. Ermenilerin yoğun olduğu Zeytun ve Van bölgelerinde binlerce Ermeni'yi ayaklandıran komiteciler, büyük ölçüde can ve mal kaybına sebep oldular. Askeri birliklerin müdahale etmesi üzerine büyük devletlerin elçileri araya girerek isyancıların cezalandırılmasına engel oldular. Zeytun olaylarında bu isyancılar 700 Türk'ün ölümüne sebep oldular. Taşnakların ilk gösterisi 1896 Haziran'ı başlarında Van'da oldu. Olaylarda pek çok Müslüman hayatını kaybetti. Çeşitli mevkilere çetelerle saldırarak Türk aşiretlerini tahrik etmiş olan Ermeni çeteciler, devriyeye çıkan askeri birliğe ise ateş açarak bir subay ve bir de askeri yaralamışlardır. Bkz., Saray, *a.g.e.*, s. 46-52, Faiz Demipoğlu, *Van'da Ermeni Mezalimi*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 1985, s. 17.

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

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

13 Hans – Lukas Kieser, *İskalanmış Barış*, Çev. Atilla Dirim, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013, s. 277.

bir irade-i seniye çıkartılmıştır. Bundan sonra Osmanlı toprakları dışında kalan her Ermeni için Tabiiyet Kanunnamesi'nin altıncı maddesi uygulanmıştır.¹⁴ Osmanlı Devleti'nin Tabiiyet Kanunnamesinin altıncı maddesi şöyledir: *"Ecnebi memleketlerinde izin almaksızın tabiiyet değiştiren veya askerlik yapan Osmanlı tebaasına, yaptığı bu işlemlerinden dolayı Osmanlı Devleti isterse tabiiyetten çıkarılır. Bu yolla Osmanlı tabiiyetinden çıkmış kişiler Osmanlı topraklarına geri dönmezler."*¹⁵ Osmanlı Devleti, Tabiiyet Kanunnamesi'nin altıncı maddesini bir irade-i seniye ile işleterek 1896 Ayaklanması'ndan sonra Kafkasya'ya kaçan Ermenilere uygulamıştır. Böylelikle isyan ettikten sonra Kafkasya'ya firar eden Ermenilerin durumu değişmiş fakat bu değişim 1900 İtilafnamesi ile farklı bir boyut kazanmıştır.

1896 Ayaklanması'ndan sonra Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermeniler bir süre sonra memleketlerine geri dönmek istemişlerdir. Hatta bu sırada isyancı Ermenilerin bir kısmı Ağrı sınırına gelerek buradan Osmanlı topraklarına giriş yapmak için teşebbüste bulunmuş ancak Osmanlı Devleti girişlerini engellemiştir.¹⁶ Bunun üzerine Ermenilerin sayısı, hüviyetleri, mensup oldukları vilayet ve kazaların isimlerinin belirlenmesi için Rusya Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır.¹⁷ Rusya Sefiri Zinovief¹⁸ Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya Osmanlı Devleti'nden Kafkasya'ya firar etmiş 50.000 Ermeni olduğunu

14 Sinan Dinçer, "Osmanlı'dan Dışarıya Ermeni Göçü ve Tabiiyyet Politikaları", 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015, s. 220.

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

16 BOA, Y.PRK.UM, nr: 43-44. ek 2.1: 22 Ağustos 1898.

17 BOA, Y.PRK.UM, nr: 43-44, ek 1.1: 22 Ağustos 1898.

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

hatta bunların 8.000 ila 10.000'inin bu yıl içinde memleketlerine geri dönmek istediklerini söylemiştir. Tevfik Paşa, Rus Sefirine bu Ermenilerin isimlerini gösteren defteri sorduğunda, Sefir bunu hükümetine karşı güvensizlik sayarak güçlük çıkartmıştır.¹⁹

Bir süre sonra Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof, Turhan Paşa'ya, memleketlerine dönmek isteyen 10.000 namus erbabı Ermeni için tebligat yapıldığını ancak Osmanlı Devleti'nin buna bir cevap vermediğini şifahen hatırlatmıştır. Ayrıca Maksimof, Rusya'nın bu Ermenilerin kayıtlarını tuttuğunu belirtmiş ancak Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa, Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya Rusların elindeki kayıtlara güvenilemeyeceğini bildirmiştir.²⁰ Uzun ve çeşitli görüşmelerden sonra 16 Mayıs 1899 tarihinde Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof Hariciye Nezaretine gelerek Rusya Hükümeti tarafından gönderilmek istenen Ermenilere ait defteri teslim etmiştir ancak Osmanlı Devleti Kafkasya'dan gelecek isyancı Ermenilerin dönüşlerine engel olmak için Rusya'nın Dersaadet Sefareti nezdinde girişimlerde bulunsa da bir cevap alamamıştır. Sultan II. Abdülhamit bizzat Çar II. Nikola'ya bir telgrafname yazarak kendilerine verilen defterin uygun olmadığını, tekrar düzenlenip gönderilmesi gerektiğini belirtmiştir.²¹ II. Abdülhamit'in Rusya'ya karşı izlediği taktik de burada ortaya çıkmaktadır. Sultan, bu süreçte Rusya'yı uzunca bir süre oyalamıştır. Diplomatik süreç devam ederken Osmanlı Devleti, 22 Kasım 1899 tarihinde Kafkasya'ya kaçan isyancı Ermenilerin geri dönmelerine müsaade edilmemesi hakkında karar almıştır.²² Sultan II. Abdülhamit, Ermenilerin hamiliği rolünü üstlenen Rusya'nın, 1896 Ayaklanması'nın akabinde Kafkasya'ya firar eden isyancı Ermenilerin milli ve dini duygularını destekleyip onları Osmanlı Devleti topraklarına göndererek iç karışıklık yaratmak ve böylelikle müdahale etmek istediğini düşünmüştür. Bu kaygılarından

19 Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, C I kısım II, s.149.

20 BOA, Y.PRK.HR, nr: 26-101, ek 1.1: 12 Mart 1899.

21 BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 59-64, ek 1.1: 16 Mayıs 1899.

22 BOA, MV, nr: 98-1/94, ek 1.2: 22 Kasım 1899.

dolayı Sultan, isyancı Ermenilerin Osmanlı topraklarına girmesini istememiştir. Bu süreçte elinden geldiğince Ermenilerin geri dönüşlerine engel olmaya çalışmış ve başarılı da olmuştur.

3. Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığı Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi

Osmanlı Devleti'nin Anadolu–Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını Almanya'ya vermesi, Doğu Anadolu üzerinden Dicle ve Fırat nehirleri yoluyla Basra Körfezi'ne ulaşmak ve oradan da Hint Okyanusu'na inerek bu bölgede etkisini artırmak isteyen Rusya'yı endişeye sevk etmiştir.²³ Çünkü Rusya, klasik politikasının etkisiyle Anadolu'da demiryolu yapılmasının siyasi, askeri ve iktisadi açılardan kendi çıkarlarıyla çeliştiğini düşünmektedir.

Rus devlet adamlarına göre ilk olarak Almanya, Anadolu'da siyasi bir işgal politikası takip edemez ancak iktisadi konularla meşgul olarak demiryolu yapımı ile ithalat ve ihracatı kontrol altına alabilirdi. İktisadi olarak bu şekilde Anadolu'ya nüfuz eden Almanya, Osmanlı Devleti'nin siyasi olarak hakimiyet altına alınmasına hiçbir zaman izin vermeyecektir. Bundan dolayı da Rusya'nın Anadolu'yu işgal politikası tehlikeye düşecek hatta bu planından Rusya feragat etmek durumunda kalacaktır. İkinci olarak ise Osmanlı topraklarında Alman iktisadi teşkilatlanması Türkleri memnun edeceği gibi, milli bir uyanışın doğmasına da neden olacaktır. Ayrıca Rusya'nın herhangi bir askeri hareketi karşısında, Osmanlı Devleti'nin savunulması için güçlü bir orduya ihtiyaç vardır. Buna binaen de Almanya, Osmanlı ordusunu donatacak ve Vilayat-ı Şarkiye'nin demiryolları ile örülmesi Rusya açısından Anadolu'nun doğusunda nüfuz kaybına yol açacaktır. İşte, Almanların bu hedeflerine karşılık verebilmek amacıyla Rusya, Karadeniz Demiryolları²⁴ imtiyazını almak için harekete geçmiştir.

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

24 Konumuzun içeriğini teşkil eden Karadeniz Demiryolları tabiri Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarında "*Bahr-ı Siyah Şimendiferleri*" ve "*Karadeniz Şimendiferleri*" olarak geçmektedir. Burada kullandığımız Karadeniz Demiryolları ifadesi 1899 yılında ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1900 İtilafnamesi'nin yapılmasından sonra bu itilafa göre Karadeniz

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

Demiryolları; Adapazarı'ndan Ereğli'ye ve oradan Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van çizgisinin kuzeyini kapsamaktadır. Karadeniz Demiryolları'nın güzergahı ilk defa 19 Haziran 1912 tarihli Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında tanımlanmıştır. Yani 1912 yılındaki Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında ifade edilene kadar Karadeniz Demiryolları'nın güzergahı olmayıp yukarıdaki adı geçen mahallerin kuzeyini içine almaktadır. 1912'de Meclis-i Vükela'da yapılan tanıma göre Karadeniz Demiryolları güzergahı; Samsun-Sivas-Çalta, Çalta-Erzincan-Pekeriç, Çalta-Harput, Pekeriç-Erzurum geniş hatları ile Pekeriç-Trabzon dar hatlarından oluşmaktadır. Pekeriç-Trabzon dar hattı hariç uzunluğu 1158 kilometredir. (BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16.1: 19 Haziran 1912) 1913 yılında Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolları imtiyazını Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine (Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics) vermesi üzerine güzergah biraz farklılık göstermektedir. Reji Ceneral Şirketinin inşa edeceği Karadeniz Demiryolları güzergahı şöyledir: 1- Samsun-Sivas-Pekeriç demiryolları. Tokat ve Harput'a yan hatlar. Yeşilirmakla Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray-Yozgat demiryolu. 2- Havza-Bolu ve ileriye doğru bir yan hat. 3- Pekeriç-Trabzon demiryolu. 4- Harput-Ergani Maden demiryolu. Bitlis ve Van'a doğru uzanan bir yan hat. (BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8.1-9.1: 9 Nisan 1914; BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 16.1-17.1: 21 Nisan 1914; Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkılabı Tarihi, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, C II kısım III, s. 427.)

radeniz Demiryolları ile ilgili görüşmeler yapılırken dile getirmiştir.²⁵

Osmanlı–Rus ilişkilerinde önemli bir aşamayı oluşturan 1900 İtilafnamesi'nin özü, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz bölgesindeki demiryolu ayrıcalığını Rusya'ya vermesidir. Dikkat edilmesi gereken, verilen imtiyaz değil ayrıcalık olmasıdır. Rusya, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını istemiş ve fakat Osmanlı Devleti ayrıcalık vermiştir. Tabii olarak burada imtiyaz ve ayrıcalık arasındaki farklılığa değinmek gerekir. İmtiyaz, demiryolu yapmak, maden işletmek vb. için bir kişi veya kuruluşa devlet tarafından verilen özel izindir.²⁶ Burada ayrıcalıktan kasıt ise rüçhan hakkıdır. Rüçhan hakkı, yasal olarak tanınan hukuki öncelik hakkıdır.²⁷

1900 İtilafnamesi'nin gelişim süreci ise şöyledir: Osmanlı Devleti ile Almanya arasında Anadolu–Bağdat Demiryolu imtiyazının müzakereleri devam ederken 24 Aralık 1899 tarihinde yapılan ön anlaşmanın imzalanacağını önceden tahmin eden Rusya, telaşa kapılarak harekete geçmiştir. Rusya'nın kaygıları şöyle sıralanabilir: İlk olarak Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde iktisadi olarak nüfuz kazanmasından Rusya oldukça rahatsızdır. İkinci olarak Anadolu–Bağdat Demiryolu projesi ile Anadolu'yu boydan boya geçecek bir demiryolu Osmanlı Devleti'ni güçlendireceği gibi, aynı zamanda bir savaş durumunda Osmanlı Devleti'nin Rusya sınırına hızlı bir şekilde asker sevk etmesi anlamına da gelmektedir.

Uzun süredir sürüncemede kalan, 1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'nın Kafkasya bölgesine kaçan fakat sonrasında Osmanlı Devleti'ne geri dönmek isteyen Ermeni muhacirler konusu gündemdedir. Bu konuda bir sonuca varılamamasını fırsat bilen Rusya, bu sorunu gündemde tutarak Osmanlı Devleti'ne karşı kullan-

25 Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991, C I kısım II, s. 147-148.

26 www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ae9aa1186e8a5.49128179, 02.05.2018.

27 www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ae9ace5c9bbd3.46754416, 02.05.2018.

maktadır. Rusya'nın Karadeniz Demiryolları imtiyazını istemeye başlamasından sonra bu sorun her iki tarafça da kullanılmıştır. Rusların demiryolu imtiyazı talebine karşılık olarak Sultan II. Abdülhamit, Kafkasya'dan geri dönmek isteyen Ermeniler konusunu demiryolu imtiyazı talebine karşılık kullanmaya başlamıştır. Ancak Rusya'nın esas amacı, Karadeniz Demiryolu imtiyazını alarak bu bölgede demiryolu inşa etmek değil kendisinden başka bir devletin bu bölgeyi nüfuzu altına almasını engellemektir. Rusya'nın bir diğer amacı Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinin önüne geçmektir. Osmanlı Devleti ise Rusya'ya Karadeniz Demiryolu imtiyazını vermek niyetinde değildir ancak bu şartlarda Rusya'yı geri çeviremez. 1896 Ermeni ayaklanmasının sonucunda Kafkasya'ya kaçan Ermenilerin memleketlerine dönme sorunu gündemdeyken bu konuyu kullanabileceğini düşünen II. Abdülhamit, Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne geri dönmemeleri karşılığında Rusya'ya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını vermiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya ilişkilerinin bilinmeyen bir yönü olan Karadeniz Demiryolları ile uluslararası bir sorun haline gelmiş Ermeni meselesi bu süreçte iç içe geçmiş ve nihayetinde Osmanlı Devleti ile Rusya'nın uzlaşmaya varmaları sonucunda 1900 İtilafnamesi ortaya çıkmıştır.

3.1. Osmanlı Devleti ile Rusya Arasındaki Müzakereler

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 14 Aralık 1899 tarihinde başlayıp 31 Mart 1900 tarihine kadar uzanan müzakereler, üç aşamada ele alınacaktır. Birinci aşama, 14 Aralık 1899 tarihinde Rusya tarafından Osmanlı Devleti'ne verilen ilk notadan Rusya Sefiri Zinovief'in 10 Şubat'taki Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya sunduğu anlaşma taslağına kadarki süreç, ikinci aşama 10 Şubat'tan 26 Şubat'taki Meclis-i Vükela'nın demiryolu ayrıcalığını Rusya'ya verme kararına kadarki süreç, üçüncü aşama ise Meclis-i Vükela kararından 31 Mart 1900 tarihindeki nihai notalar kısmına kadarki süreci kapsamaktadır. Bu müzakereler çok sancılı geçecek ve her iki tarafın birbirini oylama taktiği ile sürecektir. Müzakerelerin son bulup 1900 İtilafnamesi'ndeki uzlaşmaya varılması ise nihai üç notadan ilk ikisi olan 31 Mart tarihinde Osmanlı Devleti'nin

Rusya'ya verdiği nota ile Rusya'nın 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne verdiği notayla noktalanacaktır. Bu notalara ek olarak 14 Nisan tarihinde Rusya, Osmanlı Devleti'ne Ermeni konusu ile ilgili bir nota daha verecektir.

3.1.1. Müzakerelerin Birinci Aşaması

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

Rusya, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazı müzakereleri devam ederken anlaşmasının imzalanacağını anlamış, bu anlaşmadan on gün önce yani 14 Aralık 1899 tarihinde Karadeniz Demiryolu imtiyazını almak için ilk notayı Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefaretine vermiştir.

Bu notaya Osmanlı Devleti de bir notayla karşılık vermiştir. Osmanlı Devleti'nin notası şöyledir: Rus sermayesi, diğer yabancı sermayedarlar gibi, Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek isterse iki devletin menfaatleri çerçevesinde bundan faydalanabileceği belirtilmiştir. Ayrıca Karadeniz'i bir "Rus ve Osmanlı" denizi olarak kabul ettiklerinden, Karadeniz boyunca yabancı bir sermayeye şimdilik bir imtiyaz vermeyeceklerini ifade ederek bu bölgede bir demiryolu inşa edilecek olursa Rusya sermayesine imtiyazın verileceği beyan edilmiştir. Fakat bu durum II. Abdülhamit'in oyalama taktiğini de beraberinde getirmiştir. Sultan II. Abdülhamit, "bu imtiyaz talebinin kabul görmediği gibi Karadeniz mıntıkasındaki demiryollarının inşası zamanı Rusya sermayesinin dikkate alın-

cağını Osmanlı Devleti beyan etmedikçe Rusya Hükümeti'ne bu yönde tebligat yapılamayacağını" ifade etmiştir.²⁸

Yukarıdaki cevabi nota ile Sultan II. Abdülhamit, Rusların demiryolu imtiyazı talebini diplomatik bir dille reddederek bu imtiyazı vermemek konusunda bir karar ortaya koymuştur. Ancak Rusya, Osmanlı Devleti'nin kendi hududu boyunca güçlenmesini ve asker sevkiyatı açısından stratejik konumda bulunan bu mıntıkada demiryolları yaparak üstünlük sağlamasını tehlikeli bulmuştur. Bu sırada Almanlar; Rusya ve Fransa'ya, Anadolu-Bağdat Demiryolları Şirketi'nin hisselerinin dörtte birini devretme teklifinde bulunmuş fakat Rusya her ne olursa olsun Anadolu-Bağdat Demiryolları'nın yapımına karşı olduğu düşüncesiyle bu teklifi reddetmiştir. Onlara göre, Osmanlı ulaşım ağının genel olarak kurulması hususunda Rus çıkarları, diğer büyük devletlerin çıkarlarından ayrılmaktadır.²⁹ Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryollarının Almanlar tarafından yapılması değil, Anadolu'da demiryolları inşasının Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendireceği kaygısıdır.³⁰ Bu kaygının etkisiyle Rusya, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun kuzey hattının inşa edilmesinden çekinmektedir. Adı geçen kuzey hattı da Karadeniz Demiryollarıdır. Osmanlı Devleti'nin doğusundaki vilayetleri uzun zamandır ilhak etmek niyetinde olan Rusya, Osmanlı birliklerinin kısa sürede Doğu Anadolu'da yığınak yapmasına olanak sağlayacak bir Alman hattı projesine kesinlikle karşı çıkmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın verdiği notadaki teklifi reddetmesi üzerine, yukarıda dile getirilen nedenlerden dolayı Rusya Sefiri Zinovief, bu tehlikeyi uzaklaştırmak amacıyla bundan sonra Osmanlı Devleti üzerinde baskısını yoğunlaştırmıştır.³¹

28 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-54, ek 1.1: 14 Aralık 1899.

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

30 Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınları, 1988, s. 82.

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

Baskının devam edeceği Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof'un 16 Aralık 1899'da verdiği ikinci notayla daha iyi anlaşılmıştır. İlk notadaki imtiyaz talebinin çerçevesi bu kez daha da genişletilmiş ve Karadeniz havzasında inşa edilecek demiryolunun yalnızca Rus sermayesi tarafından yapılması konusunda ayak diretmeye başlanmıştır. Sultan II. Abdülhamit bu notanın verilmesinden sonra Maksimof'a bizzat şunu söylemiştir: "*Osmanlı Devleti'ne gönderilmek istenilen Ermeniler Rusya'da kalsınlar ve geri gönderilmesinler.*"³² Sultan, aslında Rusya'nın sözcüsüne bir anlamda yol göstermiştir. Siz Karadeniz'e uzanan bir demiryolunun yapılmasını istemiyorsanız, biz de buna karşılık Ermenileri göndermenizi istemiyoruz demeye getirmiştir. Müzakereler sırasında Ermeniler ilk defa burada konuya dahil olmuştur.

Rusya, Karadeniz Demiryolları imtiyazını tekeline alarak kendi hududu boyunca Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşa etmemesini teminat altına almaya çalışırken II. Abdülhamit de Kafkasya'da bulunan Ermenilerin geri dönmelerini teminat altına almak istemiştir. Kısacası iki devletin de karşılıklı çekinceleri vardır.

Osmanlı Devleti Karadeniz'de demiryolu ve liman inşası dolayısıyla hiçbir yabancı kumpanyaya imtiyaz vermeyip şayet Karadeniz'de yabancılara demiryolu imtiyazı verecek olursa Rusya'yı diğerlerine tercih edeceğini vaat ettiyse de Rusya bununla iktifa etmemiştir.³³ Çünkü Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden istediği yazılı bir taahhüttür. Rusya şifahi olarak verilen bu taahhütleri kabul etmemiştir.

Rusya, Sultan II. Abdülhamit'in ifadelerini dikkate almıştır. Kısa süre sonra Rusya Hariciye Nazırı Moravief, Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya bir nota vermiştir. 26 Aralık 1899 tarihinde Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya iletilen notada, Kafkasya'daki Ermeni milliyetçilerin dönmemesi için Rusya'nın Karadeniz Demiryolu imtiyazına sahip olması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca şu da eklenmiştir: Anadolu'nun birçok böl-

32 BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 60-108, ek 1:16 Aralık 1899.

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

gesinde geniş demiryolu imtiyazları verildiğinden, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazı da kendilerine ihale edilmelidir. Burada açıkça isim vermeden Almanya işaret edilmektedir. Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'nın; *"Sultan II. Abdülhamit'in birçok defa belirttiği gibi Karadeniz'in yalnız Osmanlı Devleti ve Rusya'ya ait bir deniz olduğunu"* Rusya Hariciye Nazırı Moravief'e belirtmesi üzerine, o da: *"Osmanlı Devleti'nden yazılı bir taahhüt alınmadığından Dersaadet Sefiri Zinovief Sultan II. Abdülhamit'in iradesini talep etmektedir. Kafkasya'daki Ermenilerin kalmaları için bir zaman dilimi belirtmenin talep edilen demiryolu imtiyazından vazgeçilmiş gibi algılanacağından, Rusya'nın hem Ermeni meselesinde hem de diğer siyasi konularda menfaatlerini gözeticeğini"* belirtmiştir.³⁴

Sultan II. Abdülhamit, bu sırada Rus siyasetini Osmanlı Devleti'nin lehine çevirmek için Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'yı sık sık Rusya Hariciye Nazırına göndermiştir. Rusya'daki Ermenilerin geri dönmelerini sakıncalı gören Sultan, ayrıca Yalta'ya gelen Rus Çarına Mabeyn Katibi Ali Cevat Bey'i memur ederek hediyeler göndermeyi de ihmal etmemiştir. Çünkü Sultan, Rusların Osmanlı Devleti'nin gedikli düşmanı olduğunu bildiğinden önceki felaketlerin bir daha yaşanmaması için çabalamaktadır.³⁵

Bu arada Rus Hükümeti daha 1899 ilkbaharında Almanya Hükümeti'nin İstanbul üzerine özel bir amacı olup olmadığını ve Bağdat hattının inşasıyla Rusya aleyhinde gizli bir düşmanlık oluşup oluşmadığını anlamak istemiştir. II. Wilhelm Rusya'nın Berlin Sefirine: *"Almanya'nın Yakındoğu'da siyasi menfaatleri olmadığını, Bağdat yolunun yalnız ticari öneme haiz bir teşebbüs olduğunu, eğer bu yol bir gün siyasi mahiyet kazanırsa yakın ve Ortadoğu'daki İngiliz nüfuzuna karşı mücadele için bu yoldan istifade edileceğini"* ifade etmiştir. Alman İmparatoru bu cevabıyla hem Rusları rahatlatıp yatıştırılmaya çalışmış hem de demiryolunun İngilizlere karşı kullanılabilceği konusunda şifahen teminat vermiştir.

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

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

Almanlar, Anadolu–Bağdat hattının güzergâhından dolayı Ruslarla çatışmaya girmek istememişlerdir. Esasında II. Abdülhamit demiryollarının çoğalması ile ülkenin askeri açıdan güçlenip herhangi bir ayaklanma ve eşkıyalık durumunda bölgeye hızlıca asker sevkiyle bu ayaklanma ve eşkıyalığın önlenebileceğini, tarım ürünlerinin pazarlara rahatça sevk edilmesiyle imparatorluğun zenginleşeceğini düşünürken³⁶ bir yandan da bir savaş çıkarsa Rusya'nın yapılması düşünülen Karadeniz Demiryolu hattından faydalanmasından çekinmiş, bu sebeple Ermenilerin yaşadığı vilayetlerde demiryolları yaptırmayı hoş görmemiştir. Ayrıca Ermeni meselesinde Rusya'nın siyasetini Osmanlı Devleti aleyhine çevirmekten de çekinmiş ve Rusya'yı kollamıştır.³⁷ Anadolu–Bağdat Demiryolu gibi büyük bir projeyi Almanlara vererek onlarla yakın ilişkiler kuran Sultan II. Abdülhamit, Almanlar gibi Ruslarla çatışmaya girmek istememiştir. 1880'lerden itibaren Sultan II. Abdülhamit, İngiltere'ye karşı ihtiyatlı davranıp ondan uzaklaşırken, buna karşılık Rusya'ya yaklaşmıştır. II. Abdülhamit'in temel politikası, Doğu Anadolu'da Ermenistan Devleti'nin kuruluşunu önlemek ve Doğu Anadolu Bölgesini İmparatorluk sınırları içinde tutmaktır.³⁸ Buradan bir çıkarım yapmak gerekirse II. Abdülhamit'in birçok dengeyi bir arada başarı ile yönettiği söylenebilir.

Öte yandan, Rusya Hariciye Nazırı Moravief, Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya yazılı bir taahhüt istediklerine dair talebini dile getirmiş ve ilk defa bu yazılı taahhüdün nasıl olması gerektiğine dair yeni bir nota vermiştir. Rusya Hariciye Nazırı'nun verdiği nota: "*Osmanlı Devleti, Rusya ile ticari münasebetlerin genişletilmesi için Karadeniz boyunca olan Ankara, Kayseri, Diyarbakır ve Van muntıkası haricinde bulunan mahallerde demiryolu inşasını münasip gördüğü zaman bunları 24 Aralık 1899 tarihinde Bağdat*

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

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

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

Demiryolu'nun inşası için Anadolu Demiryolu kumpanyasına verilen şartların tamamen aynı olmak üzere Rusya sermayesine ihale edecektir. Zikrolunan muntıkadaki demiryollarının inşası sırasındaki iki devletin müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır” şeklindedir.³⁹ Sultan II. Abdülhamit'in sınır bölgesinde demiryolu inşa ettirmek niyetinde olmadığını açıklamasına rağmen Rusya, istediği demiryolu imtiyazını elde etmek için baskı yapmaya devam etmiştir.⁴⁰ Ayrıca Rusya, ilk defa Osmanlı Devleti'ne hangi mahallerin imtiyazını istediğini ortaya koymuştur. Aslında burada Rusya tehdit algısının sınırlarını çizmiştir.

22 Ocak 1900 tarihinde Osmanlı Devleti, Rusya Sefiri Zinovief'e ikinci notayı vermiştir. Birinci notadan farklı olarak Osmanlı Devleti, ilk defa Karadeniz sahili boyunca bir demiryolu yapılması halinde ve şayet kendi tebaasından bir şirkete ihale etmemesi durumunda Rus sermayedarlarının tercih edileceğini belirtmiştir. Osmanlı Devleti verdiği bu nota ile Rus sermayedarlarının tercih edileceğini kabul ettiğini beyan etmesine rağmen muğlak ifadeler kullanarak herhangi bir güzergah belirtmemiştir. Ancak Rusya daha önceki verdiği notada tehdit algısının ulaştığı mahalleri belirterek Ankara'dan Van'a kadar bir çizgi çizmiştir. Rusya, Osmanlı Devleti'nin verdiği notayı hemen cevaplandırmış, Dersaadet Sefiri Zinovief notayı veren Osmanlı Devleti yetkilisine cevabında ne Rus İmparatoru'nun ne de Hükümeti'nin Karadeniz Demiryolları'nın inşaat hakkını almak istemediğini, bir nota verilecekse: *“Osmanlı Devleti Karadeniz sahili boyunca bir demiryolu inşasını kendi namı ve hesabına yaptırmak isterse Osmanlı Anonim Şirketi tarafından teşkil edilecek kumpanyanın Rus sermayesinden mürekkep olması”* gerektiğini ifade etmiştir.⁴¹ Bu ifadelerle aslında Rusya gerçek niyetini ortaya koymuştur. Rus devlet adamları hem Karadeniz Demiryolları'nın inşaat hakkını almak istemediklerini belirtmiş hem de bu bölgeye bir demiryolu yapılırsa kurulacak şirketin

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

40 Karal, *a.g.e.*, s. 181.

41 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 17.1: 22 Ocak 1899.

Rus sermayedarlarından oluşmasını talep etmişlerdir. Esasında Rus devlet adamlarının bu çelişkili ifadeleri kendilerini ele verdiği gibi, Rusya'nın amacının bu bölgede bir demiryolu inşa etmek değil tam tersine demiryolu yapılmasını engelleyerek Karadeniz Demiryolları'nı kendi tekeline almak olduğu gün gibi açıktır.

3.1.2. Müzakerelerin İkinci Aşaması

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

Rusya Sefiri Zinovief Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak demiryolu yapımında Rusya'ya öncelik hakkı tanınmasını istemiştir. Sefir Zinovief bu amaçla 10 Şubat'ta Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya bir anlaşma taslağı sunmuştur. Rusların hazırladığı taslağa göre, söz konusu bölgede Türkler kendi başlarına demiryolu yapmaya kalkışmayacaklardır. Almanya'nın Dersaadet Sefiri Marshall'a göre, Zinovief'in taslağı Bağdat Demiryolu güzergahının Dicle yerine Fırat hattına kaydırılması amacını taşımaktadır. Bu nedenle Hariciye Nezareti'ne bir telgraf çekerek Osmanlı Hükümeti'yle demiryolunun güzergâhı konusunda derhal bir anlaşma yapılması gerektiğini ileri sürmüştür. Marshall, telgrafında olayların gelişimine hemen müdahale etmezlerse "*Padişah'ın Rusların baskısına göğüs geremeyerek*" isteklerine boyun eğebileceğini ileri sürmüş, Dicle hattının riske girebileceğini belirtmiştir. Bu sırada Osmanlı-Rus demiryolu görüşmeleri tüm şiddetiyle

devam etmektedir. Zinovief bu görüşmelerden birinde, Babiali Anadolu–Bağdat Demiryolu’ndan vazgeçerse Rusya’nın da Osmanlı Devleti’nden demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini belirterek gerçek niyetini ortaya koymuştur. Rusya’nın amacı Osmanlı İmparatorluğu’nu güçlendirebilecek bir olgu olan demiryolu yapımından bütünüyle vazgeçilmesini sağlamaktır.⁴²

Bağdat Demiryolu imtiyazının Anadolu Demiryolu Kumpanyasına verilmesi üzerine Rusya Sefareti’nden yapılan itirazlara cevap olarak Anadolu Demiryolu Kumpanyası’nın hisselerinin %40’ını kendi şirketlerine ayırdığı, diğer %40’ının Fransız sermayesine verildiği, %20’sine de zaten hissedar aranmakta olduğundan Rusya sermayesi de talep ederse onlara bu %20 hissenin verilebileceği veya Almanya ile Fransa sermayedarlarının hisselerinden %5’er hisse satın almaları Rusya Sefaretine teklif edilmiş ayrıca bundan sonra Anadolu’da demiryolu imtiyazı verilecek olursa Rusya sermayesinin hissedar edileceği ilave edilmiştir. Maksimof’un bundan hoşnut olduğu Osmanlı belgelerinde belirtilmiş⁴³ ise de işin sonunda Rus Çarı, Rus sermayedarlarının Anadolu–Bağdat Demiryoluna katılmamalarına karar vermiştir. Rus Çarına göre, Rus kapitalistleri sermayelerini kendi ülkelerindeki sanayinin gelişmesinde kullanmalıydılar. Rusya Devleti, tüm olanaklarını Rus demiryolları ile rekabete girecek teşebbüslerde değil ülkesi içindeki demiryolu şebekesinin geliştirilmesinde kullanmayı uygun bulmuştur.⁴⁴

Bu sırada Osmanlı Devleti’nin Rusya Sefareti Müsteşarı es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey ile Rusya Nafia Nazırı bir davette görüş alışverişinde bulunmuştur. Konu Ermenilerin Osmanlı Devleti’ne dönüşlerine gelince Yermolov, bu Ermenileri istemediklerini açıkça dile getirmiştir. Bunun üzerine es-Seyyid Mehmet Bahaeddin Bey: “*Bunları ne siz istiyorsunuz ne de biz istiyoruz. O halde bunlar ne*

42 Özyüksel, *a.g.e.*, s. 149-150.

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

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

olacak?” demiş, Yermolov cevaben: “Canım sizde hiç boş bir ada yok mu? Doldurmalı bir adaya” diyerek görüşmeyi sonlandırmıştır.⁴⁵

Rusya'nın Dersaadet Sefiri Zinovief, 23 Şubat 1900 tarihinde Sultan II. Abdülhamit'in huzuruna çıkarak Karadeniz Demiryolları imtiyazının Rusya'ya verilmesini tekrar talep etmiştir. II. Abdülhamit ise bu işin bitmiş olduğunu, Meclis-i Vükela tarafından verilecek kararın Hariciye Nazırı Tevfik Paşa tarafından imzalı bir şekilde kendisine verileceğini beyan etmiştir. Ayrıca bu konunun ağır ve önemli bir mesele olmasından dolayı hata yapılmasına tahammülünün olmadığını da eklemiştir. Görüşme buraya kadar normal seyrinde giderken Zinovief'in Karadeniz Demiryolları meselesini yazılı bir nota ile vermek istediğini ve bunu kime vermesi gerektiğini sorması üzerine Sultan II. Abdülhamit son derece hiddetlenerek; *“Bu gibi meselelerin Hariciye Nazırına verileceği neden sorulur, bu sorulur ise Hariciye Nazırı mevcut değil demektir. Böyle meseleler her yerde Hariciye Nazırına verilir. Onlar devletçe müzakere edip icabını yaparlar. Bu kural böyle iken Sefir Zinovief Sultan Abdülhamit'i devletine ve milletine karşı müşkiil bir duruma düşürmek istiyor”* diyerek Rusya Sefiri Zinovief'i bu sorusu için yermiş ve bahsedilen notayı Hariciye Nazırına vereceğini ifade etmiştir.⁴⁶ Konu Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanya'ya verilmesine gelince Sultan II. Abdülhamit, Almanlara, sınır komşusu olmamaları ve bu coğrafyada siyasi çıkarlarının bulunmamasından dolayı tarafsız olduklarına kanaat getirilerek imtiyaz verildiğini ayrıca ileride yapılacak olan bir iş için devlet kendi hukukundan vazgeçer mi sorusu üzerine Zinovief; diğer yabancılara imtiyaz verilerek hukuk nasıl terk ediliyor ise biz de öyle istiyoruz karşılığını vererek haddini aşmıştır.⁴⁷

Konu ile ilgili yapılan görüşmeler neticesinde 23 Şubat tarihinde Osmanlı Devleti, Rusya'ya nota vermiştir. Bu notada Osmanlı

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

46 BOA, Y.PRK.TŞF, nr: 5-97, ek 1.2: 23 Şubat 1900.

47 BOA, Y.PRK.TŞF, nr: 5-97, ek 1.3: 23 Şubat 1900.

Devleti, Karadeniz Demiryolları ile ilgili yapım hakkının kendisine ait olduğunu⁴⁸ ancak bu demiryollarının yapım işini yabancı bir şirkete teslim etme kararı alırsa şirketin Osmanlı Devleti'ne ait olması kaydıyla Rus sermayedarlara verileceği belirtilmiştir. Ayrıca 24 Aralık 1899 tarihinde Bağdat Demiryolu için belirlenen koşullar bu hat için de geçerli olacaktır. Osmanlı Devleti her türlü itiraza karşı tüm haklarını saklı tuttuğunu burada ifade etmiştir.⁴⁹ Hariciye Nezareti, Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'yı bu notayı Rusya'ya iletme üzere memur etmiş ve kendisine gönderilen telgrafa; *"bu yazıyı St. Petersburg'a iletme ve olduğu şekliyle kabul edilmesini sağlamak için tüm imkanlarınızı seferber etmenizi rica ederiz. Bilgi ve tecrübenize güveniyor, Cumartesi akşamına kadar cevabınızı bekliyoruz"* notu düşülmüştür.⁵⁰

Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa, gönderilen notayı Rusya'ya iletmesinden sonra gönderdiği cevabında, Rusya devlet adamlarının Karadeniz'de belirlenen bölgenin imtiyazının ne yerli ne de yabancılara verilmediğini kayda aldıklarını, Osmanlı Devleti'nin bu bölgede demiryolu yapmak niyetinde olmadığı gibi bu bağlamda herhangi bir borç istemediğini de anladıklarını ifade etmişler. Ancak Sultan II. Abdülhamit'in yukarıdaki beyanlarını imzalı bir nota ile teyit edip hükümeti eliyle ulaştırması kanaatinde oldukları gibi Sultan'ın vaatlerine sadık kalmayıp diğer büyük güçlere ayrıcalıklı bir durum oluşturulması halinde hiçbir imtiyazı haklı görmeyip ilişkilerin bozulacağını beyan ettiklerini belirtmiştir.⁵¹ Açıkçası Rusya, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolu imtiyazını gizli bir anlaşma ile Almanlara verip vermediğini anlamaya çalışmaktadır. Çünkü Rusya'nın diğer büyük güçler ifadesini kullanırken kastettiği, Almanya'nın Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun uzantısı olan Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını alıp kendisinin nüfuz bölgesini tehdit etmesi konusudur. Ayrıca demiryolları

48 BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 1.2: 23 Şubat 1900.

49 BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 1.4: 23 Şubat 1900.

50 BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 1.5: 23 Şubat 1900; BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 45-92, ek 1: 24 Şubat 1900.

51 BOA, HR.SFR_3, nr: 497-50, ek 2.2: 23 Şubat 1900.

konusunda yine yazılı taahhüt istediğini belirten Rusya, görüşmenin sonunda Osmanlı Devleti'ni açık bir dille alttan alta tehdit etmektedir.

Rusya'nın Karadeniz Demiryolu imtiyazı talebini Meclis-i Vükela'nın uygun görmesinin akabinde, Sultan II. Abdülhamit'in onaylamış olduğu yukarıdaki imzasız nota Hariciye Nazırı Moravief vasıtasıyla Rusya İmparatoru'na ulaşmıştır.⁵² Ancak bu görüşmelerden de bir sonuç çıkmamış, Osmanlı Devleti ile Rusya bir uzlaşmaya varamamıştır.

3.1.3.Müzakerelerin Üçüncü Aşaması

Müzakerelerin üçüncü aşaması bir kırılma noktasını ifade etmektedir. Bu aşamadan sonra Rusya'nın istediği demiryolu imtiyazının bir ayrıcalık olarak verilmesi Meclis-i Vükela'da karar altına alınmıştır. Ancak bu uzun ve sancılı süreçte Osmanlı Devleti'nin ilgili kurulu Meclis-i Vükela, verilecek notayı bir kez daha müzakere etmiştir. Tabii burada II. Abdülhamit'in oyalama taktiğini de göz önünde tutmak gerekir. Bu süreçte Osmanlı Devleti, Rusya'ya bir imzasız nota vermiş, bu notaya karşılık Rusya da Osmanlı Devleti'ne bir nota vermiştir. Burada önemli olan nokta şudur: Rusya verdiği notada, istediği notanın çerçevesinin nasıl olması gerektiğini ve Ermeniler konusunda imzalı bir nota vereceğini belirtmiştir. Osmanlı Devleti tarafından bu sırada Rusya Sefaretine verilecek nota müsveddesi Meclis-i Vükela'da iki defa müzakere edilmiştir. Ayrıca müzakerelerin bu aşamasında iki tarafın yetkililerince dört kez görüşme gerçekleştirilmiştir.

Sultan II. Abdülhamit'in isteği üzerine Meclis-i Vükela 26 Şubat'ta toplanmıştır.⁵³ Meclis-i Vükela müzakereler esnasında Karadeniz Demiryolları'nın Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesi durumunda serbest hareket edeceğini karar altına almış ve her türlü engele karşı bağımsız hareket etme hakkını saklı tutacağını ifade etmiştir. Aslında bu ifade kurulun aldığı en önemli diplomatik karardır. Çünkü Osmanlı Devleti kendisine burada açık kapı

52 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 20.1: 24 Şubat 1900.

53 Özyüksel, *a.g.e.*, s. 150.

bırakmıştır. Yine adı geçen bu bölgede demiryolu inşasına askeri açıdan ihtiyaç olduğu Askeri Komisyonun raporunda yer almıştır. Ayrıca müzakereler sırasında Rusya devlet adamları Osmanlı Devleti'nin kendi imkanlarıyla demiryolu yapamayacağını bildiklerinden, amaçlarının Karadeniz Demiryolları'nın imtiyazını bir başka yabancı ülke sermayedarlarına verilmesini önleyerek hem Osmanlı Devleti'ni sınırlandırmak hem de nüfuz alanlarını garantiye almak istemeleri olduğu ortaya konulmuştur.⁵⁴ Bu kuruldaki görüşmelerden sonra Rusya'ya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığı verilmesi kararlaştırılmışsa da imzalı nota Sultan II. Abdülhamit'in onayı olmadığından Rusya Sefaretine verilmemiştir. II. Abdülhamit'in burada izlediği siyasete bakılacak olursa, kendisi Rusya'yı oyalama taktiği izlemiştir. Elbette ki Osmanlı Devleti, o günün şartları içerisinde Rusya ile bir sorun yaşamak istememiş ancak kendi elini kolunu bağlayan bu demiryolu ayrıcalığını da Rusya'ya bağışlamak taraftarı olmamıştır.

Öte yandan Rusya Sefareti ile Osmanlı Hariciyesi arasında müzakereler devam ederken 16 Mart tarihinde II. Abdülhamit'in iradesiyle Hariciye Nezareti Meclis-i Vükela'ya sevk edilmek üzere bir nota müsveddesi kaleme almıştır. Müsveddenin içeriği şöyledir: *"Osmanlı Devleti ile Rusya arasında dostane ilişkiler çerçevesinde olmak üzere Osmanlı Devleti Karadeniz'de demiryolu inşasını uygun gördüğü zaman ve bu demiryollarını kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayesine adı geçen imtiyazı ihale edecektir. Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu'nun inşası için Haydarpaşa'dan başlayan Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynısı olacaktır. Adapazarı'ndan Ereğli'ye yapılması devam eden şube ile Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van mıntıkaları yani bu vilayetler dairesi dahilinde inşa olunacak hatlar müstesnadır."*⁵⁵

19 Mart tarihinde Meclis-i Vükela'da yapılan müzakerede, Hariciye Nezareti tarafından sevk edilen nota okunduktan sonra Rus Sefirinin verdiği notadaki farklılık şöyledir: Rus Sefiri, *" tarafların*

54 BOA, Y.A.HUS, nr: 404-85, ek 5.1: 26 Şubat 1900.

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

ticari menfaatleri dikkate alınarak Rus sermayedarlarına imtiyaz verilmesi” ibaresinin bulunması halinde verilecek notayı kabul edeceğini ancak daha önce düzenlenen notada geçen *“yabancı sermayedarlara imtiyaz verilecek olduğunda Rus sermayesine ihale edilecek”* cümlesinin bulunması durumunda bunu kabul etmeyeceğini belirterek kendisinin verdiği notada ısrar ettiği anlaşılmıştır. Alınan kararda, *“Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’in her yerinde demiryolu hatları inşası ile Ereğli’den başlayarak Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van’a kadar demiryolu yapılması için dilediğine imtiyaz verme hak ve yetkisini koruyacağı”* ifade edilmiş fakat Hariciye Nezareti’nin kaleme aldığı notada bulunan *“Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu’nun inşası için Haydarpaşa’dan başlayan Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynısı olacaktır”* cümlesi çıkartılmıştır.⁵⁶ Aynı gün Sadrazam Halil Rıfat Paşa imzasıyla Meclis-i Vükela’nın aldığı karar Hariciye Nezareti’ne gönderilmiştir. Yazıda yukarıdaki ihtilafli hususlar üzerinde durularak Meclis-i Vükela’nın tasvip ettiği notanın uygun olduğu bildirilmiştir.⁵⁷ Hariciye Nezareti, adı geçen nota müsveddesini Rusya’nın Dersaadet Sefaretine vermiştir.

Bunun üzerine Rusya’dan cevap gecikmemiştir. Rusya Sefiri Petersburg’dan aldığı notayı zaman kaybetmeden Hariciye Nezareti’ne tebliğ etmiştir. Rusya’nın verdiği notada Meclis-i Vükela’nın özellikle çıkardığı cümleye itiraz vardır. Notada: *“Bu demiryolları hatlarının imtiyazı Bağdat Demiryolu’nun inşası için Haydarpaşa’dan başlayarak Anadolu Demiryolu kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının aynısı olacaktır”* cümlesinin bulunmama durumunda dahi bu mukavele şartlarının aynısı olacaktır” denilmektedir. Ayrıca *“Karadeniz Demiryolu hatlarının inşası zamanında iki devletin müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır”* tabiri çıkarılmıştır. İstisna edilen demiryolu hatlarının müzakeresinin ise şimdilik ertelendiği ifade edilmiştir. Rusya Sefiri

56 BOA, MV, nr: 98-2/108, ek 1.1: 19 Mart 1900; BOA, Y.PRK.A, nr: 12-42, ek 1.1: 19 Mart 1900.

57 BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17.1: 19 Mart 1900.

kendilerine verilecek notanın imzalı olarak verilmesini talep etmiş, buna müteakip kendilerinin de Rusya'ya giden Ermenilerin iade edilmeyip Rusya'da kalacaklarını resmi olarak beyan eden imzalı bir nota vereceğini ifade ederek bundan dolayı konunun ertelenmemesini istemiştir.⁵⁸ Bu notada Rusya, ilk kez Ermenilerin memleketlerine dönüşlerinin engelleneceğine dair imzalı bir nota vereceğini de belirtmiştir. Sultan II. Abdülhamit, Rusya'dan istediği notayı alma yolunda ilk tavizi koparmıştır. Burada önemli olan üç husus vardır: Birincisi, Rusya başından beri olduğu gibi Osmanlı Devleti'nden Karadeniz Demiryolları imtiyazının kendisinden başka hiçbir yabancı sermayeye verilmeyeceğine ilişkin yazılı bir nota ile taahhüt isteyerek ısrarına devam etmiştir. İkincisi, Ruslar Almanlara verilen imtiyaz şartlarının aynısını talep etmiştir. Bu taleple Rusya, imtiyaz istediği bölgede nüfuzunu Almanlara kaptırmama yarışına girdiğini kanıtlamıştır. Üçüncüsü ise, mütekabiliyet esasına göre, Rusya da Osmanlı Devleti'ne ilk defa Ermeniler için yazılı bir nota ile teminat vereceğini ifade etmiştir.

Hariciye Nezareti'nin Rusya'nın demiryolu imtiyazı elde etme çabaları hakkındaki görüşüne göre, Rusya'nın uzun zamandır eski hedefi olan Diyarbakır, Van ve Erzurum vilayetlerini ilhak etmek için uygun bir zamanı beklemekte olduğu birkaç delil ile ortadadır. Rusya bu gizli amaçlarını Kars'tan Erzurum'a uzayan demiryoluyla ilgili olarak Osmanlı Devleti'ne yaptığı teklifle bir kez daha ortaya koymuştur. Rusya, Kafkasya'da bulunan Ermenileri amaçlarına alet etmekle birlikte, bunu yaparken ilişkileri bütünü düşmanlığa çevirmiştir.⁵⁹

Yukarıdaki notanın Osmanlı Hariciye Nezareti'ne verilmesinden iki gün sonra, 26 Mart günü, Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof Hariciye Nezareti'ne gelerek 24 Mart tarihindeki notaya cevap olarak verilecek notanın yarına kadar sefarete ulaştırılmasını talep etmiştir. Maksimof'a verilen cevapta nota metninin içeriğinde birkaç kelimenin çıkarılması için metnin yeniden müzakere gerektireceğinden acele olarak cevap vermenin mümkün olmadığı

58 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 28.1: 24 Mart 1900.

59 BOA, Y.PRK.HR, nr: 28-54, ek 6.2: 16 Mart 1900.

bildirilmiştir. Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof'un değiştirilmesi gereken noktaların hangileri olduğunu sorması üzerine, "şu halde" kelimesinin metnin manasını değiştireceğinden mutlaka yerinde bırakılmasının elzem olduğu belirtilmiştir. Bunun üzerine Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof Sefir Zinovief ile görüş alışverişinde bulunup kısa süre sonra geri döneceğini söylemiştir.⁶⁰ Osmanlı Devleti'nin müzakerelerde Maksimof ile görüşen yetkilisi "şu halde" kelimesinin yerinde kalmasına ve "Ankara'dan Kayseri'ye ve oradan falan falan" gibi ifadeleri hoş karşılayacağı anlaşılıyor ise de hiçbir teklifte bulunmadığını belirtmiştir.⁶¹ Bir saat sonra Hariciye Nezareti'ne tekrar gelen Maksimof "şu halde" kelimesinin yerinde kalmasında mahsur görmediğini belirterek istedikleri notanın bu şekilde yazılmasını kabul ettiklerini ifade etmiştir. Yalnız "Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van'a kadar olan hatlar müstesnadır" ibaresinin yerinde kalmasını beyan etmiştir. Ayrıca Rusya Sefareti Baş Tercümanı Maksimof'un notanın ne zaman verileceği konusundaki ısrarları üzerine, Sultan II. Abdülhamit'in uygun gördüğü zamanın bekleneceği bildirilmiştir.⁶² Burada önemli olan nokta, Maksimof'un ifadelerinde de belirttiği gibi, Rusya'nın artık Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının yapımına engel olamayacağını anlaması Osmanlı Devleti açısından olumlu bir gelişmedir.

29 Mart tarihinde Hariciye Nezareti'ne gelen Maksimof, bu işin artık sona erdirilmesi gerektiğini ve notanın yarına kadar imzalı olarak verilmesini istemiştir.⁶³ Rusya'nın aceleciliğinin sebebi, bu demiryolu imtiyazını bir an önce alarak bir oldu bittiye getirip Osmanlı Devleti'ni güçsüz bırakmak düşüncesidir. Sultan II. Abdülhamit ise, Rusya'yı oyalama taktiğini izlemeye devam etmektedir. Ancak Rusya'nın yeni teklifleri karşısında bu taktiği daha fazla sürdürmeyecektir.⁶⁴

60 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 29.1: 26 Mart 1900.

61 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 30.

62 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 29.1: 26 Mart 1900.

63 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 32.1: 29 Mart 1900.

64 Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz Demiryolları müzakerelerindeki

3.2. Nihai Notalar ve Karadeniz Demiryolu Ayrıcılığının Resmen Rusya'ya Verilmesi

Uzun ve karmaşık müzakereler süresince Sultan II. Abdülhamit'in işi sürüncemede bırakıp oyaladığını anlayan Ruslar, son çare olarak 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Berlin Antlaşması'yla tespit edilmiş savaş tazminatının ertelenmiş kısmı olan 57 milyon frangın ödenmesini istemişlerdir. Rusya Sefiri Zinovief istediği demiryolu imtiyazını elde etmek için savaş tazminatını öne sürünce Sultan II. Abdülhamit tam anlamıyla kulampara sarmasına⁶⁵ gelmiştir. Osmanlı Devleti bu parayı ödeyecek durumda değildir.⁶⁶ Bu tazminat ödenmezse siyasi münasebetlerin tamamen kesileceği hatta bu durumun bir savaş sebebi olabileceği düşünülmüştür.⁶⁷ Harbiye Nazırı Rıza Paşa ile Topçu Komutanı Zeki Paşa, Rusya ile çıkacak bir savaş ya da herhangi bir iç karışıklık durumunda Doğu bölgelerine süratle asker sevk edilmesinin ancak Ankara hattı ile mümkün olacağını savunmuşlardır.⁶⁸ Daha önce de belirtildiği gibi, Osmanlı Devleti demiryolu yapımında ticari amaçtan çok askeri ve siyasi amaçları göz önünde tutmuştur.⁶⁹ Demiryolu sayesinde daha çok sayıda asker ve zaptiye daha kısa bir zaman zarfında yer değiştirebileceği için bölgede asayiş sağlamak kolaylaşacaktır⁷⁰ İşte bu sebeple, Rusya'ya verilen nota da Ankara'dan Van'a kadar olan çizgi sınır olarak çizilmiş ve ayrı

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

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

66 Karal, *a.g.e.*, s. 181.

67 İrtem, *a.g.e.*, s. 84.

68 Özyüksel, *a.g.e.*, s. 133.

69 Engin, *a.g.e.*, s. 38.

70 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2012, s. 113.

tutulmuştur. Zaten Rusya'da müzakereler sırasında tehdit algısının sınırlarını belirterek verdiği notada bu sınırı çizmişti. Esasında burada iki devletin demiryolu inşası konusunda ortak bir noktada buluşarak mutabakat sağladıkları anlaşılmaktadır. Ancak bu demiryolu ayrıcalığının verilmesinde Kafkasya'ya kaçmış olan Ermenilerin rolü de çok büyüktür. II. Abdülhamit Kafkasya'daki Ermeniler memleketlerine dönerlerse Rusya'nın bunu suiistimal edeceğini bilmektedir.

Rusya Sefiri Zinovief Sultan II. Abdülhamit'ten resmi görüşme talebinde bulunmuştur. Görüşmede malumun ilamı olan demiryolu imtiyazından bahsetmiştir. Buradaki mahzur ve tehlike, hem Kafkasya'daki Ermenilerin memleketlerine dönmeleri hem de Osmanlı-Rus Savaşı'ndan kalan 57 milyon franklık bir savaş tazminatıdır. Ermeni meselesinde Rusya'nın siyasetini Osmanlı Devleti aleyhine döndürmemek ve Rusya'yı kızdırmamak gerekmektedir.⁷¹ Bu ikircikli durum karşısında Sultan II. Abdülhamit, Rusya'yı uzunca bir süre oyaladıktan sonra karar vermek zorunda kalarak Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını onaylamıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti Rusya'ya imzalı olarak bir nota vermiştir. Rusya'ya verilen notanın metni şöyledir:

“Osmanlı Devleti ile Rusya Devleti arasındaki dostane ticari ilişkiler çerçevesinde olmak üzere, Osmanlı Devleti Karadeniz'de demiryolu inşasını uygun gördüğü zaman ve bu demiryollarını kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayesine adı geçen hattın imtiyazını ihale edecektir. Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu'nun inşası için Haydarpaşa'dan başlayarak Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynı olacaktır. Şu halde adı geçen hatların inşası zamanında iki devletin müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır. Adapazarı'ndan Ereğli'ye yapılması devam eden şubesiyle Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van hatları bundan müstesnadır.”

Bu nota Hariciye Nezareti tarafından 31 Mart tarihinde Dersaadet Sefareti⁷² Baş Tercümanı Maksimof aracılığıyla Rusya'ya verilmiş-

71 İrtem, a.g.e., s. 84.

72 BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17. 1: 31 Mart 1900.

tir. Rusya sefreti tarafından bu nota hakkında bazı değişiklikler yapılması teklif edilmişse de Osmanlı Devleti tarafından bunun kabul edilmeyeceği bildirilmiştir.⁷³

Bu notaya cevap olarak Rusya Sefaretinden 3 Nisan ve 14 Nisan tarihlerinde olmak üzere iki nota Rusya Sefiri Zineviof imzasıyla Hariciye Nezareti'ne verilmiştir.

Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne verdiği 3 Nisan tarihli birinci nota şöyledir: *"Karadeniz havalisinde demiryolu inşası hususunda 31 Mart 1900 tarihinde gönderilen beyannameyi kabul ettim. Bu beyannamenin son maddesinde "inşası zaten devam eden (Adapazarı-Ereğli) şubesi ni ve bir de Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van hatları müstesnadır" deniliyor. Bundan dolayı şurasını beyan ederim ki sonraki müzakerelerde kararlaştırılmış olan hususlara uygun olarak (Adapazarı-Ereğli) şubesi hariç olduğu halde önceki maddede bahis konusu olan hatların orada sayılan belde ve kasabaların yekdiğerine bağlanacağı ve bundan dolayı bu maddenin Ankara-Kayseri, Kayseri-Sivas, Sivas-Harput, Harput-Diyarbakır, ve Diyarbakır-Van hatlarına ait olduğu mükerrerdir."*

3 Nisan tarihli notanın devamında; *"Karadeniz sahilinde demiryolu inşasına ilişkin Osmanlı Devleti'nin 31 Mart 1900 tarihli beyannamesinin önceki maddesinde beyan edilen ifadeden başka hiçbir anlama mahal olmadığı Osmanlı Devleti tarafından da temin edilmiştir. Rusya Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında bu konuda cereyan eden müzakereler son bulmuş olduğundan, Rusya kabinesi, Osmanlı Devleti'nin iki devlet arasındaki yapılan itilafın hükümlerine tamamen riayetle iktifa etmeyip 31 Mart 1900 tarihli beyannamesinin taahhütlerinden ayrılmayacağı ümidindedir. Şu halde Rusya Hükümetiyle Osmanlı Devleti arasında karar altına alınan itilaf iki devlet arasında olup 3 Nisan tarihli notada Rusya Devleti tarafından Osmanlı Devleti'ne verilmiştir."*⁷⁴

Osmanlı Devleti tarafından 31 Mart tarihinde Rusya'ya verilen nota ile Rusya tarafından 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne verilen notanın sonucunda Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığı

73 BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 33. 1: 31 Mart 1900.

74 BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17.1: 3 Nisan 1900.

4 Nisan 1900 tarihinden itibaren Rusya'ya verilmiştir. Bu itilafname, her iki devletin karşılıklı verdikleri notalar sonucunda ortaya çıkmış ve tarihe "1900 İtilafnamesi" olarak geçmiştir.

Rusya'nın Dersaadet Sefareti'nin Osmanlı Devleti Hariciye Nezareti'ne verdiği 14 Nisan tarihli ikinci nota ise şöyledir: "*Anadolu ahalisinden olup 1896 senesi olayı üzerine Rusya'ya gitmiş olan ve daha önce sefaret tarafından Babualî'ye defteri verilmiş Ermenilerin vatanlarına iadeleri hususunda artık ısrar etmemem için İmparator tarafından emir verilmiştir. Rusya İmparatoru'nun Osmanlı Devleti'nin menfaatine olarak ortaya konulan iyi ilişkiler ile iltimastan dolayı buna karşılık Rusya'nın menfaatlerine Karadeniz sahilinde demiryolu inşası hakkındaki itilafa ilişkin menfaatlere riayet edileceği Rusya tarafından umut edilmektedir*"⁷⁵

Osmanlı Devleti ile Rusya'nın bu müzakerelerin sonunda birbirinden bağımsız olarak karşılıklı verdikleri nihai notalarında Karadeniz Demiryolu ile Ermeni meselesi iç içe geçerek birbirine dahil olmuştur. Rusya, Osmanlı Devleti'nden sürecin başından itibaren imtiyaz istemiş ancak Osmanlı Devleti, Rusya'ya Karadeniz Demiryollarının imtiyazını değil ayrıcalığını vermiştir. Bunun da tabii olarak Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı kazandığı diplomatik bir başarı olduğunu ifade edebiliriz. Osmanlı Devleti, Karadeniz Demiryolları'nın imtiyaz ihalesini Rusya'ya vereceğini kesin olarak taahhüt etmiştir. Ancak Osmanlı Devleti, bu demiryollarını kendi mali kaynakları ile inşa edemese bile bir istikraz yaparak inşa edebilirdi. Tüm imkansızlıklara rağmen sürecin sonunda Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı kazandığı diplomatik başarıda Sultan II. Abdülhamit'in, zekası ve ferasetinin etkili olduğunu belirtmek gerekir.

1900 İtilafnamesi bazı araştırma eserlerde Karadeniz Antlaşması olarak ifade edilmiştir. Bunlara örnek verecek olursak; Edward Mead Earle'nin K. Yargıcı ve Nurer Uğurlu tarafından İngilizce'den Türkçeye çevrilen *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı* ile Hik-

75 BOA, Y.A.HUS, nr: 405-38, ek 3.1: 14 Nisan 1900; BOA, HR.SYS, nr: 2840-35, ek 1.1: 14 Nisan 1900.

met Uluğbay'ın İmparatorluktan Cumhuriyete *Petropolitik* adlı eserlerinde “*Karadeniz Antlaşması*”⁷⁶ olarak adlandırılmıştır. Ancak Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde yaptığımız araştırmalarda konu ile ilgili elde ettiğimiz hiçbir belgede “*Karadeniz Antlaşması*” ifadesine rastlanılmamıştır. Ayrıca, yine bazı araştırma eserlerinde de 1900 İtilafnamesi aslına aykırı olarak farklı adlandırmalarla ifade edilmiştir. Yusuf Hikmet Bayur'un *Türk İnkılabı Tarihi*'nde; “...1900 Osmanlı–Rus anlaşması...”⁷⁷ Murat Özyüksel'in *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*'nda; “...demiryolu anlaşması...”⁷⁸ Bilmez Bülent Can'ın *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*'nde; “...1900 Türk-Rus anlaşmasına...”⁷⁹ Rifat Uçarol'un *Siyasi Tarih*'inde; “...anlaşma imzalamak...”⁸⁰ ve son olarak Fahir Armaoğlu'nun *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*'nde; “...1900 Antlaşması...”⁸¹ olarak verilmiştir. Öncelikli olarak 1900 İtilafnamesi bir muahedename değildir. Çünkü ortada bir anlaşma metni olmadığı gibi Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesi “*Takvim-i Vekayi*”de, ve Osmanlı Devleti'nin kanunlarının yayımlandığı hem “*Düsturlar*”da hem de “*Kavanin Mecmuası*”nda 1900 İtilafnamesi Osmanlı Devleti'nin imzaladığı muahedemeler arasında bulunmamaktadır. Muahedemelerde iki tarafın ortak hareket edeceğini beyan ettiği ortak bir anlaşma metni mevcuttur. 1900 İtilafnamesi'nde ise, iki tarafın birbirinden bağımsız olarak verdikleri imzalı notalarla uzlaşmaya varmaları söz konusudur. Yukarıda alıntı yapılan eserlerin hiçbirinde Osmanlı belgelerindeki tam adı olan 1900 İtilafnamesi ifadesi bulunmamakla birlikte kullandıkları ifadelerin tamamından bir muahedename anlamı çıkmaktadır. Diğer taraftan Nihat Erim'in

76 Earle, *a.g.e.*, s. 136; Hikmet Uluğbay, İmparatorluk'tan Cumhuriyete *Petropolitik*, Ankara, De Ki Yayınları, 2008, s. 57.

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

78 Özyüksel, *a.g.e.*, s. 150.

79 Can, *a.g.e.*, s. 148.

80 Uçarol, *a.g.e.*, s. 442.

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

*Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*⁸² ile Reşat Ekrem'in *Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*⁸³ adlı eserlerinde 1900 İtilafnamesi'nden bahsedilmemektedir. Bu iki eserde 1900 İtilafnamesi'nden bahsedilmemesinin sebebi Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesinde ve yürürlüğe giren antlaşma ve kanunlarını yayınlayan organlarda böyle bir muahedenamenin bulunmaması olabilir. Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belgeler ile II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı basınında “*Osmanlı–Rus Mukavelenamesi*”, “*Osmanlı–Rus İtilafnamesi*”⁸⁴ ve “*1900 İtilafnamesi*”⁸⁵ olarak geçmekle beraber konu ile ilgili birçok belgede de “*İtilaf*” olarak ifade edilmektedir. Buradaki en büyük eksiklik, 1900 İtilafnamesi'nin resmi olarak yürürlüğe girdiğine dair hiçbir belge bulunmamasıdır. Ancak yine tezat bir şekilde, bu mutabakat, anlaşma anlamına gelen itilafname olarak ifade edilmektedir. Biz de belgeler ışığında, bu mutabakatı aslına uygun bir şekilde “*1900 İtilafnamesi*” olarak kabul ediyoruz.

Sonuç

Osmanlı Devleti, özellikle Avrupa'nın demir ağlarla örüldüğü bir dönemde, bu teknolojiyi kendi topraklarına getirerek ülkesinin birden çok sorununu çözmek istemiştir. Ancak başındaki gaileler nedeniyle bir tarafı imar edip sorunların üstesinden gelirken bir tarafı da ihmal etmek durumunda kalmıştır. Avrupalı devletlerin teşvikiyle Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçen Ermeniler, 1896 yılında Van dolaylarında ayaklanmış ve sonunda Avrupalı diplomatlar araya girerek Osmanlı Devleti'nden her zamanki gibi bazı isteklerde bulunmuşlardır. 1896 Ayaklanması'ndan sonra Rusya'ya kaçan isyancı Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne dönüşle-

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

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

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

85 BOA, İ.DUİT, nr:33-25, ek 17.5: 26 Haziran 1912; “Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, İkdam, 24 Ekim 1913, s. 2.

rini Sultan II. Abdülhamit istememiştir. Çünkü Avrupalı devletlerin ve özellikle bu süreçte Rusya'nın, kundakçı-itfaiyeci rolünü oynayarak Osmanlı Devleti'nden koparmak istediği menfaatlerine isyancı Ermenileri alet edeceklerini çok iyi bilmektedir. Ermeni muhacirler konusu sürüncemedeyken üstüne Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi konusu ortaya çıkmış ve Rusya çıkarlarına ters düşen bu durum karşısında, uzun süredir gündemde olan Kafkasya'ya kaçmış isyancı Ermenileri ve 93 Harbinden kalan savaş tazminatını koz olarak kullanmıştır. Tabii burada şunu da belirtmek gerekir ki, Sultan II. Abdülhamit de Ermeni sorununu Rusya'ya karşı kullanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya firar eden Ermenileri kabul etmek istememesi ve Rusya'nın kendi sınırına demiryolu inşa edilmesine karşı çıkması bu sancılı süreci oluşturmuş ve sonunda 1900 İtilafnamesi ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak Sultan II. Abdülhamit, Ermeni isyanları sorununu kendisinin idarede olmadığı bir döneme ötelemiştir. Ermeniler o dönemde geri dönmüş olsalardı, Anadolu topraklarının birçok isyana ve olaya gebe olacağı açıktır. II. Meşrutiyet'in getirdiği hürriyet ortamında Kafkasya'daki Ermeniler Osmanlı Devleti'ne geri dönmüş ve I. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla 1915 Ermeni olayları patlak vermiştir. Bunun dışında, Sarıkamış'ta verilen binlerce zayıatın da bu bölgeye bir türlü inşa edilemeyen demiryollarının yokluğundan kaynaklandığı ortadadır.

Bibliyografya

1. Arşiv Belgeleri

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti (HR.SFR_3), nr: 497-50; 722-54;
722-58.

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), nr: 2840-35; 2899-6.

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.
İŞO), nr: 206- 42.

İrade Dosya Usulü (İ.DUİT), nr: 33-25.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), nr: 98-1/94; 98-2/108.

Şura-yı Devlet (ŞD), nr: 1230-33.

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS), nr: 404-85; 405-38.

Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı (Y.PRK.A), nr: 12-42.

Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.
BŞK), nr: 45-92; 59-64; 60-108; 61-47.

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik
(Y.PRK.EŞA), nr: 34-66.

Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR),
nr: 26-101; 28-54.

Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Teşrifat-ı Umumiye Dairesi
(Y.PRK.TŞF), nr: 5-97.

Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM), nr: 43-44.

2. Süreli Yayınlar

*Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
Dergisi*

Bellekten

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

İkdam

3. Kitaplar

ACEMOĞLU, Daron, ROBINSON, James A., *Ulusların Düşüşü*,
Çev. Faruk Rasim Velioglu, İstanbul, Doğan Kitap, 2017.

- ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.
- BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991.
- CAN, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- DEMİPOĞLU, Faiz, *Van'da Ermeni Mezalimi*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 1985.
- EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Haz. Nurer Uğurlu, İstanbul, Örgün Yayınevi, 2003.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993.
- ERİCKSON, Edward J., *Osmanlılar ve Ermeniler*, Çev. İbrahim Türkmen, İstanbul, Timaş Yayınları, 2015.
- ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1953.
- İMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981.
- İRTEM, Süleyman Kani, *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yayınları, 1999.
- KARAL, Enver Ziya, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011.
- KİESER, Hans-Lukas, *İskalanmış Barış*, Çev. Atilla Dirim, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013.
- KRAYBLİS, Nikerled, *Rusya'nın Şark Siyaseti ve Vilayat-ı Şarkkiye Meselesi*, Çev. Habil Adem, İstanbul, Matbua-i Şems, 1332.
- KODAMAN, Bayram, *Sultan II. Abdülhamit'in Doğu Anadolu Politikası*, İstanbul, Orkun Yayınevi, 1983.
- KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2012.
- LEWY, Guenter, *1915 Osmanlı Ermenilerine Ne Oldu?*, Çev. Ceren Elitez, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.
- ONUR, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1953.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.

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

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

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

SARAY, Mehmet, *Ermenistan ve Türk-Ermeni İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2005.

SERBESTOĞLU, İbrahim, *Osmanlı Kimdir?*, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2014.

Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, Dergah Yayınları, 1987.

Tahsin Paşa, *Tahsin Paşa'nın Yıldız Sarayı Hatıraları*, İstanbul, Yakın Plan Yayınları, 2017.

Türk Dış Politikası, C I, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yayınları, 2009.

UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih*, İstanbul, Der Yayınları, 2006.

ULUĞBAY, Hikmet, *İmparatorluk'tan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara, De Ki Yayınları, 2008.

4. Makale ve Tefrikalar

DERİNGİL, Selim, "Abdülhamit Döneminde Ermeni Meselesi", 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015.

DİNÇER, Sinan, "Osmanlı'dan Dışarıya Ermeni Göçü ve Tabiiyet Politikaları", 1915 Siyaset, Tehcir, Soykırım, Haz. Fikret Adanır-Oktay Özel, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2015.

GÜL, Mustafa, "1896 Van Ermeni İsyanı ve Sonrasındaki Gelişmeler", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 8 (1997).

KAHYA, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, Sayı: 202 (1988).

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

_____, "Osmanlı-Rus İtilafı", *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

_____, "Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya", *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

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

5. İnternet Kaynakları

www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ae9aa1186e8a5.49128179, 02.05.2018.

www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ae9ace5c9bbd3.46754416, 02.05.2018.