

Araştırma Makalesi/ Research Article

**Fransız Diplomatik Belgelerinde Karadeniz Ve Doğu
Anadolu Demiryolu Müzakereleri**

Onur Çapar*

(ORCID: 0000-0002-5976-8845)

Makale Gönderim Tarihi
29.03.2025

Makale Kabul Tarihi
12.06.2025

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Çapar, O., “Fransız Diplomatik Belgelerinde Karadeniz Ve Doğu Anadolu Demiryolu Müzakereleri”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 10/ Özel Sayı: Vakanüvis 10. Yıl Özel Sayısı (Special Issue for the Decennial of Vakanüvis), (2025): 215-259.

APA: Çapar, O. (2025). Fransız Diplomatik Belgelerinde Karadeniz Ve Doğu Anadolu Demiryolu Müzakereleri. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 10 (Özel Sayı: Vakanüvis 10. Yıl Özel Sayısı (Special Issue for the Decennial of Vakanüvis)), 215-259.

Öz

Demiryolu yatırımları Osmanlı Devleti için önemli bir modernleşme konusudur. Devlet hem merkezileşme politikası gereğince hem de gelirlerini artırmak için imparatorluk sınırları içerisinde birçok projenin hayata geçirilmesini teşvik etmiştir. Gerekli sermayenin ve yetişmiş insan gücünün olmaması sebebiyle demiryolları yapımı ve işletilmesi yabancı sermaye eliyle yürütülmüştür. Karadeniz ve Doğu Anadolu’da demiryolu yapma fikri ilk olarak 1850 tarihinden itibaren düşünülmüştür. İngilizler, Samsun ve Trabzon arasında bir hat yapmayı planlamışlar fakat daha sonra hattın yapımını devlet üstlenmiştir. Samsun-Sivas arasındaki ilk demiryolunun yapımına ise devlet

* Dr. Öğr. Üyesi, Düzce Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye,
onurcapar@duzce.edu.tr.

*Assist Prof. Dr., Düzce University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History,
Türkiye.

1911 yılında başlayabilmiştir. Özellikle Alman sermayesinin Anadolu demiryolu imtiyazını almasıyla öncelik iç Anadolu ve güney bölgelere verildiğinden bu bölgelere istenilen yatırımlar yapılamamıştır. Karadeniz ve Doğu Anadolu'da demiryolu yatırımının yapılamamasının bir diğer nedeni de bölgeye yayılma eğilimleri olan Rusya'dır. 1900 yılında Osmanlı ile Ruslar arasında yapılan anlaşma gereği Kafkasya'ya Türkiye'den göçen Ermenilerin kalmasına karşılık Karadeniz'de bir demiryolunun yapımında Rus sermayedarlara öncelik verileceği kararlaştırılmıştır. İkinci Meşrutiyet döneminde ise bu güçlükler rağmen Osmanlı idaresinin bağımsız bir demiryolu politikası izlemeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Karadeniz ve Doğu Anadolu'da demiryolu yapımı için Fransızlarla anlaşma sağlanmış fakat Ruslar 1900 anlaşmasına dayanarak birçok zorluk çıkarmışlardır. İlerleyen süreçte ise Osmanlı topraklarında tüm güçlerin çıkarlarını dengeleyecek bir anlaşma yapılmıştır. Bu makalenin amacı dönemin Fransız Konsolosluk arşivlerine dayanarak Osmanlı-Fransız-Rus Hükümetleri arasındaki demiryolu görüşmelerini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları, Yabancı Sermaye, Osmanlı Devleti, Fransa, Rusya.

Negotiations on the Black Sea Railway and the East Anatolian Railway in French Diplomatic Documents

Abstract

Railway investment was an important aspect of modernisation in the Ottoman Empire. The state encouraged the implementation of many projects within the borders of the empire, both in line with its policy of centralisation and in order to increase its revenues. Due to the lack of capital and trained manpower, the construction and operation of the railways was carried out by foreign capital. The idea of building a railway in the Black Sea and Eastern Anatolia was first mooted in 1850. The British planned to build a line between Samsun and Trabzon, but later the construction of the line was taken over by the state. The construction of the first railway between Samsun and Sivas started in 1911. However, the desired investments could not be made in these regions because priority was given to Central Anatolia and the southern regions, especially after German capital was awarded the Anatolian railway concession. Another reason for the lack of railway investment in the Black Sea and Eastern Anatolia was Russia's tendency to expand into the region. In 1900, according to the agreement between the Ottomans and the Russians, it was decided that Russian capitalists would be given priority in the construction of a railway in the Black Sea, in return for the Armenians who migrated from Turkey to stay in the Caucasus. In the second period of the constitutional monarchy, despite these difficulties, it is understood that the Ottoman administration

tried to pursue an independent railway policy. An agreement was reached with the French for the construction of railways in the Black Sea and Eastern Anatolia, but the Russians created many difficulties on the basis of the 1900 agreement. During this period, an agreement was reached that would balance the interests of all powers in Ottoman lands. The aim of this article is to analyse the railway negotiations between the Ottoman-French-Russian governments based on the French consular archives of the period.

Keywords: Railways, Foreign Capital, Ottoman Empire, France, Russia.

Giriş

19. asırda Osmanlı Devleti için modernleşme araçlarının başında demiryolları gelmekteydi. Bulunduğu bölgenin ekonomisini geliştirip üretilen ürünü pazara taşıyacak ayrıca devletin gelirlerini artıracak en önemli vasıtanın demiryolu yapımı olduğu düşünülmekteydi. Ayrıca demiryolu vasıtasıyla devlet merkezi idareyi tekrar tesis edecek ve kendisini uzunca bir süre meşgul eden isyanlara gerektiği gibi hızla müdahale edebilecekti. Avrupa’da demiryolu ulaşımındaki gelişmeler ve bölgelerin hızla zenginleşmesi modernleşme dönemindeki tüm padişahların demiryollarına büyük ilgi duymasını sağlamıştır. Özellikle Tanzimat döneminden itibaren demiryollarının ülkeye hangi koşullarda yapılması gerektiği konusunda birçok araştırma yapılmıştır.¹

Osmanlı Devleti ekonomik koşulları elvermediği ve yetişmiş eleman eksikliğinden dolayı demiryolu yapımını Avrupalı güçlere ihale etmek zorunda kalmıştır. İlk demiryolları İngiliz şirketleri ve sermayesi tarafından ülkenin stratejik açıdan önemli ve iktisadi bakımdan verimli bölgelerine inşa edilmişlerdir. Bu aşamada başta İngilizlerin egemenliğinde başlayan süreçte ilerleyen aşamada Fransızlar demiryolu yapımına öncülük etmişlerdir. 1890 yılından itibaren ise Almanların demiryolu yapımında bu güçlere karşı ortaya çıkması süreci daha rekabetçi bir hale sokmuştur. Ruslar ise bu rekabette kendi yayılma

¹ Ali Satan, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca, İstanbul 2012, s. 209-210.

alanlarına demiryolu yaptırmamak üzerine bir siyaset izleyerek bu rekabeti körüklemişlerdir.²

Bilindiği gibi Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu hattı İngilizlerin teşviki ile İskenderiye-Kahire arasında yapılmıştır. 1851 yılında Akdeniz sahilinden Kızıldeniz'e ulaşan bir demiryolu hattı inşa edilmesi için ihale Mısır Valisi Abbas Paşa tarafından İngilizlere verilmiştir. 211 km'lik bu hat beş yılda tamamlanarak 1856 yılında hizmete açılmıştır.³ Balkan topraklarına demiryolu yapılması için de birçok proje gerçekleştirilmiştir. 1857'de aktif İngiliz diplomasisi, Dobruca bozkırını en ıssız yerinden ikiye bölen Köstence-Cernavo hattı için ulusal bir şirket olan "Tuna ve Karadeniz Demiryolu ve Köstence Limanı" için bir imtiyaz elde etmiştir. 1860 yılında hizmete giren 63 km'lik hat, İngiliz gemilerinin mallarını Köstence'de boşaltmalarını ve demiryoluyla Tuna'ya taşımalarını sağladı. 1867 yılında Paris'e yaptığı bir ziyaretin ardından Sultan Abdülaziz, İstanbul ile Avrupa arasında bir demiryolu inşa edilmesi talimatını vermiştir. Birkaç imtiyaz girişimi başarısızlıkla sonuçlandıktan sonra 1869'da İstanbul'u Filibe, Sofya, Yeni Pazar sancağı ve Bosna-Hersek (Saraybosna, Travnik, Bana Luka) üzerinden Avusturya'ya bağlayan ve Burgaz, Dedeğaç ve Selanik'e

² Ali Akyıldız, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul 2019, s. 151.

³ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s.37-38.

uzanan 2.500 km'lik bir ağ inşa etme imtiyaz Osmanlı Hükümeti'nden alınmıştır.⁴

Anadolu coğrafyasında yapılan ilk demiryolu ise İzmir-Kasaba hattıdır. Özellikle İzmir'in liman ile olan bağlantısı ve coğrafyasının görece düz olması İngilizlerin buraya ilk demiryolunu yapmasına vesile olmuştur. Osmanlı Devletinden hattın yapımı için imtiyazı alan Edward Price Smrna&Cassaba Railway Company (İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu şirketi) isminde bir şirket kurmuştur. Verilen imtiyaza göre Şirket, İzmir'den Kasaba'ya kadar bir demiryolu ile Bornova'ya kadar bir şube inşa etmek ve diğer işlerin idaresini yapacaktır.⁵ 1856 yılında başlayan bu hattı ilerleyen aşamada İzmir-Turgutlu hattı (1888) takip etmiştir. Böylece Batı Anadolu imparatorluğun en hızlı gelişen ve dünyaya açılan bölgelerinden birisi olmuştur. Hatta bu dönemde

⁴ Rumeli Demiryolları için Baron Hirsch, Osmanlı Hükümeti'nin kilometre garantisi vererek katıldığı Société Générale pour l'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe'u (Avrupa Türkiye'si Genel Demiryolları İşletme Şirketi) kurdu. Ancak 1871'de Ali Paşa'nın ölümü bu planı değiştirdi. Halefi Mahmud Paşa, Romanya ve Rusya ile bağlantıyı tercih ederek Avrupa ağına bağlanmaya karşı çıktı. Hirsch yükümlülüklerinden kurtulduğunu düşündü ve 1869 anlaşmasının feshedilmesini ve 18 Mayıs 1872'de şirketin inşa halindeki hatları (İstanbul-Edirne-Filibe-Edirne-Dedeağaç) tamamlamasını öngören yeni bir anlaşma imzalanmasını sağladı. Selanik-Üsküp, Bana Luka-Avusturya sınırı) ve Rusçuk-Varna hattında bir nokta olan Edirne ile Üsküp-Mitrovice'yi inşa edecek, ancak geri kalanları (Filibe-Burgaz, Sofya-Niş-Priştina ve Mitrovice'den Bana Luka'ya Bosna geçişi) bırakacaktı. İmtiyaz ağı 2.500 km'den yaklaşık 1.400 km'ye düşürüldü. 1874 yılında bu hatların inşası durduruldu ve 1876 yılında Osmanlı Devleti iflas etti. Balkanlar'da ayaklanmalar çoğaldı. 1875'te Bosna-Hersek'te, 1876'da Bulgaristan'da, 1877'de Sırbistan ve Karadağ'da Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan edildi. Rusçuk-Varna hattı Rus ordusu tarafından işgal edildi ve kısmen tahrip edildi. Diğer hatlar hasar gördü, istasyonlar yakıldı ve mühendislik yapıları tahrip edildi. Türk ordusu geri çekilirken demiryolu araçları yakıldı. Henry Jacolin, "L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans", *Revue d'histoire des Chemins de fer*, C.35, 2006, s. 10-12.

⁵ Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2019, s. 32. Bu dönemde kurulan şirketin sermayesi her biri 20'er liralık 40.000 hisse bedeli olarak 800.000 İngiliz lirasıydı. Bölge halkı demiryolunun yapımına büyük ilgi göstermişti. Özellikle Manisa halkı İzmir-Manisa arasındaki 8 saatlik mesafenin demiryolu yapımı ile çok kolaylaşacağını düşünmüşler bu yüzden masrafların kendileri tarafından karşılanması konusunda birçok dilekçe yazmışlardı. Kolay, a.g.e., s. 34.

İngilizler hattı Basra Körfezine kadar uzatma ve Hindistan'a kadar bağlamayı düşünmüşlerdir.⁶

Özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşıdan sonra İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğü politikalarından vazgeçmeleri ve Kıbrıs'a yerleşmeleri bu planın gerçekleşmesini ertelemiştir. İlerleyen dönemde Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla İngilizlerin artık Anadolu topraklarında demiryolu yapımını önemsememişlerdir. Bu süreçte genel bir kanı İngilizlerin boşluğunu Fransızların doldurmuş olmasıdır. Bu dönemde Fransızların, İngilizlerin tekelleşmelerine karşı dünya çapında bir rekabete girdikleri bilinmektedir. Ayrıca yüzyıllardır Osmanlı İmparatorluğu'nda elde tuttukları Doğu Akdeniz egemenliğini pekiştirmek amacıyla Anadolu'da demiryolu yapımına yöneldikleri söylenebilir. Anadolu'da İzmir-Kasaba hattını İngilizlerden devralan Fransızlar ilerleyen süreçte Rumeli demiryolları kontrollerine aldıkları bilinmektedir. Daha sonra Mudanya-Bursa hattı ve özellikle Suriye⁷ bölgesinde birçok demiryolu imtiyazı alan Fransızlar, 19. yüzyılın sonuna doğru hem en fazla borç alınan hem de en fazla imtiyaz verilen ülke konumuna yükselmişlerdir.⁸

Sultan II. Abdülhamid döneminde ise bir diğer önemli aktör Almanya'nın Osmanlı Devleti ile olan münasebetleri artmıştır. 1888 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde herhangi bir nüfuz bölgesi oluşturmamalarına rağmen endüstriyel güçlerinin gelişmesi ve nüfuslarının artmasına bağlı olarak Osmanlı Devleti'ne yatırım yapma kararı almışlardır. Özellikle II. Wilhelm (1848-1941) döneminde Osmanlı yönetimi ile daha yakın ilişkiler kurulması Almanların Osmanlı Devleti nezdinde önemli prestij kazanmalarını sağlamıştır. Bu dönemde gelişen

⁶ Gülpinar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara 2010, s. 113.

⁷ Fransızlar, Suriye ve Lübnan bölgesinde Yafa-Kudüs; Şam-Hama ve Uzantıları; Beyrut-Şam-Müzeyrip; Humus-Trablus gibi birçok demiryolu şebekesinin yapımını ve işletilmesini sağlamışlardır. Fransızlar bu bölgeye yatırım yapmasının en büyük sebebi Haçlı savaşlarında kurdukları Kudüs krallığının merkezinde olması hem de İngiltere'nin Akdeniz egemenliğini sınırlandırma amacını taşıdığı söylenebilir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Onur Çapar, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Fransız Demir Yolu Yatırımları", *History Studies*, 12/3, 2020, s. 1249-1251.

⁸ Onur Çapar, *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2020, s. 60.

sanayilerine maden ve diğer alanlarda hammadde sağlayacak önemli bir potansiyel olarak Anadolu topraklarına yönelmişlerdir. Böylece Anadolu’da denetimi ele geçirerek Hindistan yolunu kontrol etmeyi ve Yakın doğuyu stratejik bir üs haline getirmek istemişlerdir.⁹ Bilindiği gibi Alman sermayesinin Osmanlı Devleti’nde gerçekleştirdiği en önemli hat Anadolu ve Bağdat demiryolu hatlarıdır. Alman sermayedarlar öncelikle Anadolu demiryolu hattının imtiyazını almışlardır. Bu hat sayesinde Ankara-Eskişehir-Konya illeri birbirine bağlanarak bölgede üretilen buğday gibi tarım ürünlerinin ihracatını yapmayı hedeflemişlerdir. Anadolu demiryolu sırasıyla ilk olarak Haydarpaşa’dan başlayarak İzmit, Ertuğrul, Kütahya, Ankara, Eskişehir, Konya’yı birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. 1890’da İzmit-Adapazarı, 1892’de Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara, 1899’da ise Eskişehir-Konya hatlarının kısa sürede bitirilmesiyle hattın Bağdat¹⁰’a kadar uzatılmasının önü açılmıştır. Şüphesiz bu girişim diğer Avrupalı güçlerin tepkisini çekmiştir.¹¹

⁹ Akbulut, a.g.e., s. 122-123.

¹⁰ Bu dönemde kurulan Osmanlı-Bağdat Demiryolu Şirketinde hisselerin %40 Deutche Bank’a %40 Osmanlı Bankası’na, %20 si de diğer Osmanlı mali kuruluşlarına aittir. Şirketin on bir üyeli yönetim kurulu sayısı daha sonra yirmiyedi üyeye çıkmıştır. Bu üyeler sekiz Alman, sekiz Fransız, iki İsviçreli, bir Avusturyalı bunların yanında Anadolu Demiryolu Kumpanyasından üç Alman, dört Türk ve bir İtalyan’dan oluşmaktaydı. Daha sonra Fransız kapitalistler 1903 yılında Brüksel’de şirkete ortak olmak için anlaşma imzalamışlar fakat Fransız Hükümeti tarafından bu antlaşma onaylanmamıştır. Böylece Bağdat Demiryolu Hattı Alman sermayesinin egemenliğinde kalmıştır. Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 102; Mustafa Albayrak, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6(6), 1995. s.20

¹¹ Bunun yanında Osmanlı Devleti 1900 İtilafnamesi ile Rusya’ya Karadeniz Demiryolu ayrıcalığını vermesiyle Anadolu-Bağdat Demiryolu güzergâhı değişmiştir. Buna göre Sivas üzerinden Anadolu’nun kuzeyine yönelecek hattın yapılmasından vazgeçilmiştir. Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C: 4, İstanbul, 1991, s. 441. Bu dönemde Sultan II. Abdülhamid kendi iç iktidarını güvence altına alırken, I. Wilhelm ve Bismarck, Avrupa dışı alanlarda izolasyon politikalarını tersine çevirmeye ve sömürgecilik sahnesine girmeye başladılar. 1885’e gelindiğinde üç büyük sömürge topluluğu kurulmuştu: Alman Doğu Afrikası (Tanzanya, Zanzibar, Ruanda-Burundi, Wituland ve Kionga Üçgeni), Alman Güneybatı Afrikası (Namibya ve Botsvana’nın bir kısmı) ve Alman Batı Afrikası (Kamerun ve Togo). Sömürgeciler eş zamanlı olarak Pasifik’teki adalar ulaştı. Bu arada, Rus-Türk Savaşı ve 1876’da Bâbüli’de iktidarın el değiştirmesi nedeniyle Pressel ve Hirsch’in Anadolu demiryolu önerisi rafta kaldı. Pressel 1883’te Abdülhamid’e başvurarak projeye olan ilgiyi yeniden canlandırmaya çalıştı ve

Rusya'nın bu dönemdeki demiryolu ile ilgili politikası ise yapılacak hatları daha çok kendi etki alanı olarak gördüğü Kuzey Anadolu ve Doğu Anadolu bölgesine inşa ettirmemek üzerinedir. Ruslar meydana gelecek bir savaşta Osmanlı Devleti'nin askeri varlığının bölgeye hızla gelmesini bahane etmektedirler. Aynı zamanda kendi inşa ettikleri Transkafkasya ağı ile İran ticaretini kontrol altına alıp buradaki malları Avrupa'ya pazarlama hevesindedirler. Dolayısıyla Anadolu'nun kuzeyine yapılacak hatların bu hatta alternatif olacağı endişesi taşımaktadırlar. Aynı zamanda Ermenistan'dan Basra körfezine bir hat inşa edilmesini bununda kendi Kafkasya ağına bağlanmasını istemektedirler. Böylece Doğu'da oluşturacakları bu hat ile ticari açıdan önemli bir avantaj yakalayacaklardır.¹²

Bir diğer önemli güç olan ABD'nin Osmanlı piyasasına girmesi ise Chester Projesi ile olmuştur. 20. yüzyılın başına doğru hızlı bir yayılmacı siyaset izlemeye başlayan ABD özellikle maden yataklarına, petrol ve tütün üretilen bölgelere ilgi göstermektedir. Özellikle Meşrutiyetin ilanından sonra Arthur Chester önderliğinde başlatılan projede hattın her iki yanında 20'şer km'lik alanda her türlü madenleri şirket işletme hakkına sahip olacaktır. Kilometre garantisi ödenmeyecek projenin

Bağdat'a kadar uzanacak bir iç Anadolu demiryolu için çok uluslu bir mali yapı önerdi. Abdülhamid, mali yapının muğlak doğasının Avrupalı güçlerin imparatorluk üzerindeki ekonomik etkisini çok geniş bir şekilde kullanacağından korkarak teklifi iki kez reddetti. Avrupalı finansörler de Osmanlıların böylesine önemli bir demiryolunun inşasını sürdürüp sürdüremeyeceği konusunda şüpheliydi; Pressel bu endişeyi "Anadolu halkı İtalyan halkından daha az çalışkan değildir" diye yazarak gidermeye çalıştı. Sultan, Pressel'in ikinci çoklu teklifini reddettiğinde Pressel 1887'de banker Alfred von Kaulla'ya başvurdu. Kaulla Almanya'ya döndü.ve projeyi 1888 yılının mart ayında banker Georg von Siemens'e sundu. Siemens şahsen çok hevesliydi. Ancak elit ve muhafazakâr Alman çevreleri hâlâ izolasyonizmi savunduğu için hissedarların projeye ilgi göstermeyeceği konusunda çekinceleri vardı. Birkaç hafta sonra Kaulla'ya yazan Berlin'deki Osmanlı Büyükelçisi, imparatorluk iradesinin prensipte Kaulla-Siemens destekli bir şirkete onay verdiğini ve tüm taraflar müzakerelere başlamaya hazır olduğunda ikilinin İstanbul'a davet edileceğini belirtti. Bağdat Demiryolu anlaşması 23 Aralık 1899'da bir ön anlaşma ile ve 21 Ocak 1902'de esas anlaşmanın imzalanmasıyla başlatıldı. Nihai Anlaşma ise 21 Mart 1903'te yapıldı ve 13 Nisan 1903'te Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Imperial Ottomane du Chemin de Fer de Bagdat) kuruldu. Peter H. Crististensen, *Germany and Ottoman Railways Art, Empire, and Infrastructure*, Yale University Press, New Haven and London, 2017, s. 15.

¹² Firdes Temizgüney, "Demiryolu Ulaşımının Erzurum'a Katkıları", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 53, 2015, s. 259.

imtiyaz süresi ise 99 yıl olarak düşünülmüştür. Hat Harput'tan başlayarak Van gölüne oradan da Yumurtalık'a uzatılacaktır. Bu amaçla 600 bin dolar sermayeli Amerikan şirketi kurulmuştur. Fakat Almanya ve İngiltere'nin projeyi durdurmak için baskıları sonucunda tam olarak faaliyete geçilememiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra da proje Doğu Anadolu'da başlatılması için görüşmeler sürmüştür. Fakat bu sefer Musul petrollerinin durumu yüzünden Fransız ve İngiliz sermayedarlar projenin engellenmesi için çalışmışlardır. Lozan'da Musul'un Irak'ta kalacağını anlaşıldığından sonra proje feshedilmiştir.¹³

Bu projelerin yanında Osmanlı Devleti'nin kendisi de önemli projelere imza atmıştır. Bilindiği gibi Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde gerçekleştirilmesine karar verilen Hicaz Demiryolu imparatorluğun en prestijli projelerinden birisi olarak görülmekteydi. Hicaz bölgesine demiryolu yapımı için en kapsamlı teklif 1891 yılında Cidde Evkaf Müdürü Ahmed İzzet Efendi tarafından yapılmıştır. Buna göre Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar getirilecek bir demiryolu hac yolculuklarını büyük ölçüde kolaylaştıracak ve bölgedeki isyanlara karşı önemli bir savunma rolü üstlenecektir. Aynı zamanda Sultan II. Abdülhamid'in İslam alemindeki itibarı ve nüfuzunun oldukça artırılması hedeflenmektedir. Sultan II. Abdülhamid teklifi değerlendirerek hattın yapımı 2 Mayıs 1900 tarihinde yapılma emrini vermiştir. İnşaat 1 Eylül 1900 tarihinde resmi bir törenle başlatılmıştır. İlk etapta Şam'dan Mekke'ye kadar yapılması planlanan hat ilerleyen süreçte Akabe-Cidde oradan da Yemen'e uzatılması düşünülmüştür. Hicaz Demiryolu'nun tahmini maliyetini devlet tarafından dört milyon lira olarak hesaplanmıştır. Bu dönemde devletin ekonomisinin bu büyük meblağı karşılamaya gücü yetmeyeceğinden Müslümanlardan toplanacak bağışlarla projenin finanse edilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece Hicaz Demiryolu Projesi'nin sadece Osmanlı Devleti'nin değil tüm Müslümanların desteği ile inşa edilmesi sağlanmıştır. Böylece projeye dini amaçlı bir hüviyet kazandırılmıştır. Şam-Dera'dan başlayan Hicaz Demiryolu 1908 yılında Medine'ye varması ile tamamlanmıştır. Hattın

¹³ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001, s.26-28.

açılışı 1 Eylül 1908 tarihinde bizzat Sultan II. Abdülhamid tarafından yapılmıştır.¹⁴

Bu büyük projeler Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde gündemi uzunca bir süre meşgul etmiştir. Sultan II. Abdülhamid'in 1909 senesinde tahtan indirilmesinden sonra ise İttihat ve Terakki yönetimi bu demiryolu yatırımlarının tüm çekişmelerinin sürdüğü hassas siyasi bir ortamda kendilerini bulmuşlardır. Bu aşamada hem Sultan II. Abdülhamid'in ihmal ettiğini düşündükleri Anadolu'nun kuzeyi ve doğusunda demiryolu yapmak hem de Avrupalı güçlerin çıkarlarını dengeleyebilecekleri projelerin tamamlanması için yoğun diplomatik faaliyetler sürdürdükleri anlaşılmaktadır. Sultan II. Abdülhamid'in Almanya yanlısı bir politika izlediğini düşünen İttihat ve Terakki Cemiyeti, İngiltere ve Fransa yanlısı bir politika takip etmiştir. Bu durumda önemli Jön Türk aydınlarının Fransa'da yetişmesi ve Meşrutiyetin ilanından hemen sonra Almanlar tarafından desteklenen Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesinin büyük rolü vardır.¹⁵

Karadeniz ve Doğu Demiryolları ile İlgili Osmanlı Hükümeti'nin Çalışmaları ve Hazırlanan Raporlar

Konumuz olan Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerine demiryolu yapma fikri ilk olarak 1850 yılından itibaren İngilizler tarafından düşünülmüştür. Böylece İngilizler Karadeniz demiryolu ile İran Körfezi üzerinden Hindistan'a bağlanacak ve büyük avantajlar elde edeceklerdir. 1890 yılından sonra ise aynı şekilde İngilizler Trabzon'dan İran'a uzanacak hatlar konusunda raporlar hazırlamışlardır. Bu dönemde Trabzon-Erzurum ve Samsun-Sivas arasında demiryolları inşa etmek için projeler düşünülmüş fakat her iki proje de gerçekleştirilememiştir.¹⁶ Fransızlar ise bölgede demiryolu yapımı konusuna ilgisiz değillerdir. Bölgede faaliyette olan konsolosluklar demiryolları konusunda İstanbul Başkonsolosluğuna raporlar sunmaktadırlar. Doğu vilayetleri için demiryolu yapım çalışmaları ile ilgili ilk belge Fransa'nın Sivas

¹⁴ Ufuk Gülsoy, William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s. 441-443.

¹⁵ Nesrin Kanberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914", *Vakanüvis*, 3/2018, s. 164.

¹⁶ Derya Çakıcı, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikalarında Karadeniz Bölgesi (1923-1938)", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 9/19, s. 419.

Konsolosluğundan 31 Aralık 1905 tarihinde İstanbul Başkonsolos Başkatibi Mösyö Boppe'a yazılmıştır. Buna göre Anadolu Osmanlı Demiryolu Başmühendisi M. Doudlis, iki albay, bir binbaşı ve bir yüzbaşı heyetiyle yaklaşık iki ay önce Sivas, Erzincan yakınlarında kalmışlar ve Erzincan'ı Sivas'a bağlayan Kemah, Divriği, Zaza güzergahının topoğrafyasını araştırmak amacıyla yola çıkmışlardır. Daha sonra bu heyet yılbaşında Kayseri üzerinden İstanbul'a dönmüştür.¹⁷ Bu süreçte Fransızlar Doğu ve Karadeniz bölgesine demiryolu yapımı konusunda ilgilerini kaybetmemişlerdir. Özellikle Jön Türk devriminden sonra bölgeye yapılacak yatırımlar konusunda gelişmeleri takip ettikleri konsolosluk raporlarından anlaşılmaktadır.

Erzurum Mebusu Karekin Pastırmacıyan'ın Karadeniz ve Doğu Anadolu Demiryolları ile ilgili raporu

Fransız Konsolosluk raporları incelendiğinde Doğu ve Karadeniz'deki demiryollarının durumu ile ilgili en kapsamlı raporun bir Ermeni milliyetçisi Karekin Pastırmacıyan tarafından hazırlandığı anlaşılmaktadır. Karekin Pastırmacıyan 1872 senesinde Erzurum'da doğmuştur ve bir dönem Ermeni Devrimci Konfederasyonu Taşnak örgütünün liderliğini yapmıştır. Hatta Armen Karo gerilla ismini kullanarak 1895 Osmanlı Bankası baskınına planlamıştır. Baskından sonra Ermeni arkadaşları ile Marsilya'ya getirilmiştir. 1900 senesinde Cenevre'de doktorasını tamamlayarak Tiflis'e gitmiştir. Daha sonra İkinci Meşrutiyet'in ilanı üzerine Taşnaklı Ermenilerin isteği üzerine 1908-1912 yılları arasında Osmanlı Mebusan Meclisinde Erzurum Mebusluğu yapmıştır. Bu dönemde İttihat ve Terakki yönetimi ile anayasal bir düzenin tesisi ve reformlar konusunda ortak bir paydada çalışmak için çaba sarfetmiştir.¹⁸

¹⁷ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat de Sivas à monsieur Bobbe, 31 décembre 1905.

¹⁸ Pastırmacıyan daha sonraki süreçte İttihatçı yöneticilerin Türkçülük politikasına yöneldiklerini ileri sürerek Alman karşıtı ve Rusya yanlısı bir politika benimsemiştir. Birinci Dünya Savaşı çıkınca Rusya'ya iltica etmiş ve Ermeni gönüllülerle birlikte Van şehrinin işgal edilmesinde yer almıştır. Rus ihtilalinden sonra bağımsızlığına kavuşan Ermenistan'ın özel elçisi olarak ABD'ye gitmiştir. Armen Garo, Osmanlı Bankası Baskını Armen Garo'nun Anıları, Çev: Atilla Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul 2009, s. 24-25.

Karekin Pastırmacıyan'ın bölgede yapılması planlanan demiryolu için 18-31 Mayıs 1909 tarihinde Nâfia Nezâretine sunmuş olduğu bir raporda Karadeniz ve Doğu Anadolu Demiryolları ile ilgili önemli tespitler yapmış ve bu bölgenin iktisadi kalkınma açısından öncelikli yerler arasına alınmasını önermiştir. Pastırmacıyan'ın hazırladığı rapora göre; devletin kendi eliyle yürütmesi gereken bayındırlık faaliyetlerinin yanında, devlet tarafından sübvansé edilen veya garanti edilen imtiyazlar yoluyla gerçekleştirilmesi gereken yatırımlar bulunmaktadır. O dönemde devlet tarafından yapılması gereken yatırımlar arasında 30.000 kilometrelik yol ve kaldırım yapımı için 7.815.000 frank, sulama ve drenaj işleri için 9.600.000 frank, liman yapımı için 4,693,700 frank, tamamlanan yolların bakımı için 1.785.000 frank olmak üzere yaklaşık 23.983.700 franka ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır. Bu meblağın karşılanması için ise devlet gelirlerinin artırılması özellikle gümrük vergisinin %11'den %15 çıkarılması ve yeni tekeller kurularak kredi sağlanması gerektiğini belirtmiştir. Pastırmacıyan'ın raporuna göre bu girişimlere ek olarak devlet ülkenin kalkınması için on yıl içerisinde demiryolları hatlarını 17.000 km'ye çıkarmak bunun için de 9.655 km yeni hat yapmak zorundadır. Buna göre hicaz demiryolu hariç tutulursa Anadolu'ya 6180 km, Avrupa'ya 1012 km ve bağlantı hatları da 708 km olmak üzere 7900 km'lik yeni hatların yapılması gerekmektedir.¹⁹

Pastırmacıyan bu bilgileri verdikten sonra hazırlamış olduğu raporunda yapılması gereken demiryolunun nasıl ihale edilmesi gerektiği konusuna değinmiştir. Genel olarak Osmanlı Devleti demir yollarını ihale ederken %4 veya %5 faiz vermektedir. Bununla beraber inşa edilecek hatların çoğunda şirketlere verilen kilometre garantisi 10.000 ile 15.000 franka sabitlenmiştir. Pastırmacıyan araç ve personel eksikliği nedeniyle ilgili şirketlerle görüşülmeden önce fizibilite çalışmalarının yapılamadığını bu yüzden de gerçekte harcanmayan meblağlara ödemeler yapılarak devletin zarara uğratıldığını vurgulamaktadır. Bu yüzden 7900 km'lik yapılması gereken demiryolu projesi için kilometre başına 1500 franktan 12 milyon frank gibi ciddi bir meblağın harcanması gerektiği ifade edilmiştir. Pastırmacıyan hazırladığı

¹⁹ Archives du ministère des Affaires Étrangères Français de Nantes (AMAEF, CADN), Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s.1.

raporda, devletin mevcut mali durumu göze alınarak şu anda işler halde bulunan 6221 kilometrelik demiryolu için 800.000 lira, Bağdat hattı için ise kilometre başına 18.500 frank yani toplamda 2.100.000 lira paraya ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir. Bunun yanında Sultan II. Abdülhamid döneminde verilmiş olan diğer imtiyazlarla beraber devletin maliyesine 9.100.000 liralık bir yükün olduğu vurgulanmıştır. Bu mali yükümlülüğün yanında Nâfia Nezâreti'nin verilerine göre 7.019 km'lik yeni ağların yapımı için de devletin 8.700.000 franklık bir meblağı bulması gerekmektedir. Dolayısıyla bu demiryolu ağının yapılabilmesi için bütçeye büyük bir yük yüklenecek ve yeni imtiyazların verilmesi zorunlu olacaktır. Pastırmacıyan devletin maliyesinin bu şekilde ağır yüklere girmemesi için farklı ihale yöntemleri bulunmasını önermiştir. Buna göre Avrupalı devletlerin demiryolu ihalelerinde uyguladıkları yeni usul olarak imtiyaz sahibine hattın her iki tarafında geniş arazilerin mülkiyeti verilmeli böylece demiryolunun başlangıç maliyeti ve yıllık kilometre garantisi gibi ödemeler bu şekilde karşılanmalıdır. Bu yeni sisteme göre devlet, imtiyaz sahibine hattın her iki kısmında 20 km'lik alanda bulunan tüm maden zenginliklerinden yararlanma hakkı verecektir. Böylece hem şirketin masraflarının önemli bir kısmı karşılanacak hem de ülkenin büyük bir bölümünün maden zenginliğinin ortaya çıkarılması sağlanacaktır.²⁰

Örnek olarak Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Marümartül-Aziz (Harput), Diyarbakır vilayetlerini Karadeniz'e bağlayacak demiryolu için 2526 kilometrelik ağın inşası baz alındığında söz konusu şebekeye kilometre garantisi olmaksızın yalnızca madencilik imtiyazları verilerek şu şekilde bir hesabın ortaya çıkacağı varsayılmaktadır; Demiryolunun yapılacağı bölge arazisi dikkate alındığı zaman bir kilometrelik demiryolunun maliyetinin 200.000 franka mal olduğu varsayılırsa 2500 km boyunca 500 milyon franklık bir başlangıç sermayesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu meblağa ek olarak şirket yıllık 40 milyon frank kâr elde etmek için en az 200 milyon franklık bir sermayeyi maden sektörüne yatracığı öngörülmektedir. Dolayısıyla şirket kârını artırmak için önemli bir maden endüstrisi yaratacak böylece yerel halk maden sektöründe

²⁰ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s.2-4.

çalışma imkânı bulacaktır. Böylece madenciliğin önemli bir gelir kapısı olacağı ifade edilmiştir.²¹

Pastırmacıyan hazırlamış olduğu raporda imtiyaz koşullarıyla ilgili önerilerini sıralarken bir taraftan imparatorlukta demiryolları yapımında hangi bölgelere öncelik verilmesi gerektiğini de belirtmiştir. Rapora göre derhal inşa edilmesi gereken hat Anadolu'nun kuzey ve kuzeydoğusunda bulunan demiryolundan yoksun sekiz vilayettir. Söz konusu vilayetler; Kastamonu, Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Mamûratül-Aziz ve Diyarbakır'dır. Bu bölge toplamda 596.224 kilometrekarelik bir alana ve 5.664.278 kişilik nüfusa sahiptir. Rapora göre bu sekiz vilayetten Kastamonu ve Trabzon vilayetleri Karadeniz kıyısında yer almaları ve deniz ticaretinden faydalanmaları sebebiyle demiryolu yokluğundan çok fazla zarar görmemişlerdir. Bu bölgelerde deniz taşımacılığından az çok yararlanıldığı için bu iki vilayette son on yılda tarımsal ürünlerde artış olmuştur. Aynı dönemde limanlarla hiçbir iletişimi olmayan diğer altı vilayette ise neredeyse durağan bir durum söz konusudur. Bölgenin olağanüstü zenginlik kaynaklarına rağmen vilayetten toplamda ortalama 549.685 lira vergi alınabilmiştir.²²

Rapora göre Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Mamûratül-Aziz ve Diyarbakır vilayetlerinin son on yıldaki ondalık vergi miktarları şu şekildedir:

Tablo 1. Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Mamûratül-Aziz ve Diyarbakır vilayetlerinin vergi miktarları (AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s.6.)

Yıl	Lira
1314	553.059
1315	648.827
1316	562.388
1317	514.104
1318	470.358

²¹ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s. 5.

²² AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s. 6.

1319	456.136
1320	452.783
1321	527412
1322	630.705
1323	681.062

Raporda yüksek potansiyeli olan bu bölgelerin yılda sadece 1.200.000 ton tahıl ürettiği ifade edilmektedir. Fakat demiryolunun yapılması ile bölgenin tarımsal üretiminin artacağı ve önemli bir ihraç merkezi olacağı belirtilmiştir. Rapora göre bu dönemde bölge, tarım ürünleri satmanın imkânsızlığı yüzünden felç olmuş durumdadır. Sivas-Samsun arası bir kamyonet ile yedi, deve ile on iki gün sümektedir. Taşıma ücreti ise 150 franktır. Bu vilayetteki 330.000 tonluk toplam tahıl üretiminin ise sadece 25.000 tonu iyi kalitede Amasya buğdayı olarak ihraç edilmektedir. Bu dönemde Ankara vilayeti demiryolu ile bağlandığı için 295.000 ton tahıl ürettiği ve 1892 yılından 1893 yılına kıyasla %30 ila %40 daha fazla ekim yaptığı vurgulanmıştır. Ankara Vilayeti bunun yanında 200.000 ton tahıl ihraç etmektedir. Ayrıca Ankara hattının açılmasından önce 120.000-130.000 lira olan aşar tutarı hat açıldıktan sonra 240.000 liraya ulaşmıştır. Raporda altı vilayeti Karadeniz limanlarına bağlayacak bir demiryolu ağı inşa edilirse birkaç yıl içerisinde devletin toplayacağı aşarın iki katına yani 550.000 lira'ya ulaşması öngörülmektedir. Bunun yanında bu vilayetlerden 1.200.000 ton tahılda muhtemelen ihraç edileceği ifade edilmektedir. Bunun da yılda yaklaşık 190 milyon franklık brüt bir kâr sağlayacağı söylenmektedir. Bunun içinse Ankara-Sivas: 408 km; Samsun-Sivas: 434 km; Sivas-Erzincan-Erzurum:542 km; Erzincan-Diyarbakır: 390 km; Diyarbakır-Bitlis-Van Gölü: 250 km; Trabzon-Erzurum- Bayezid:740 km; Toplam' da 2934 km yeni hatların yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.²³

Raporda yapılacak olan demiryolu ağının stratejik hedeflerinden de bahsedilmiştir. Buna göre demiryolunun yapılacağı bölgeler üç imparatorluğun temas nokrasıdır. Uluslararası bir çatışma çıkması durumunda ise Rusya'nın ülkenin kuzeydoğu sınırına saldıracağı belirtilmektedir. Fakat Osmanlı Hükümeti bu durumu önlemek için hiçbir

²³ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s. 8-10.

şey yapmamıştır. Osmanlı-Rus Savaşı'ndan (1877-1878) sonra bu ulusal sorun dikkate alınmaksızın imparatorluğun çeşitli bölgelerine 4447 km'lik demiryolu yapılmış, 2400 km'lik Bağdat Hattı'nın imtiyazı Almanlara verilmiştir. Raporda inşa edilen hatlar için devletin bütçesinden yıllık iki milyon liradan fazla bir meblağ yük getirdiği belirtilmiştir. Bu durumda Anadolu'yu uçtan uca geçen ve güneyden Mezopotamya çöllerinden geçen hatların imparatorluğun stratejik en önemli bölgeye uğramamasının eski rejimin en büyük ihmallerinden birisi olduğu vurgulanmıştır. Pastırmacıyan, Rusya'nın geçmişte Anadolu Demiryolu Projesi'nin gerçekleşmemesi için elinden geleni yaptığı Ankara-Sivas-Harpur ve Diyarbakır'dan geçen hattın mümkün olduğunca kendi sınırından uzakta inşa edilmesini sağladığı belirtilmektedir. Rapora göre Rusya şu anda mali bir kriz içerisinde. Doğu Anadolu'ya yapılacak bir demiryolu ağına yatırım yapabilecek durumda değildir. Bu 2526 km hat için 500 milyon franklık bir meblağ gerekmektedir. Bu yüzden bu hattı yapabilmek için bölgenin madencilik avantajlarını kullanacak Avrupalı bir sermaye bulunabilir. Bu demiryolunun yapılması ile açlık ve sefaletle kavrulan doğu illerinin durumlarının iyileştireceği savunulmaktadır.²⁴

Bu dönemde Osmanlı Nâfia Nezâreti demiryollarının nasıl ihale edileceği konusunda 59 maddelik bir nizamname hazırladığı anlaşılmaktadır. Söz konusu nizamnamenin birinci maddesinde *“Osmanlı İmparatorluğunda demiryolları işlerinin icrasına müteallik bilcümle mukaveleler, mukavelede hilâfına hüküm olmadıkça, aşağıdaki hükümlere tâbidir”* denilmiştir. Nizamname de demiryolu için kullanılacak malzemelerin kalitesi, toprak işlerinin yönetimi, mühendislik yapıları ve yapılacak binaların durumu gibi konularda Nâfia Nezâreti belli standartlar getirmiştir.²⁵

²⁴ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909, s. 10-12.

²⁵ Söz konusu nizamnamenin bazı önemli maddeleri şunlardır: **Madde 2:** Her türlü taş ve kum, Hükümet mühendisleri tarafından gösterilen veya izin verilen taş ocaklarından veya hendeklerden gelecektir. **Madde 3:** Taş işçiliği malzemeleri, yetkili madenlerin en iyi tezgahlarından veya kazı çalışmaları sırasında karşılaşılan en iyi madenlerden seçilecektir. Yumuşak, gözenekli veya jelleşen malzemeler veya aşağıda tanımlanan boyutlara sahip olmayanlar reddedilecektir. **Madde 5:** Malzemelerin ve kumun tesliminde yüklenici, kaplama malzemelerini, agregaları ve kumu düzenli geometrik

Hazırlanan raporlar ışığında doğu vilayetlerinin geri kalmış olması ayrıca Rusya'nın bu bölgede stratejik olarak büyük bir tehdit olması Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu kalkınma açısından öncelikli hale getirdiği anlaşılmaktadır. İttihat ve Terakki yönetimi bu bölgelere demiryolunun yapımı için Avrupalı sermayedarlarla görüşmeye karar vermiştir. Sultan II. Abdülhamid döneminde Anadolu ve Bağdat demiryolu ihalesinin Almanlara verilmesi yüzünden İttihatçı yönetim demiryolu yapımı için Fransızlara öncelik vermiştir.²⁶ Fakat bölgede demiryolu yapımında en büyük engel tahmin edilebileceği gibi Ruslardır. Özellikle Ruslar ile yapılan 1900 anlaşması²⁷, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Doğu Vilayetlerinde herhangi bir demiryolunun yapımına karar vermesi durumunda Rus sermayedarlarına ayrıcalık vermesini içermektedir. Bu

şekillerdeki yığınlar veya diziler halinde mühendis tarafından belirlenecek yerlere teslim edecektir. Yüklenici zemini önceden tesviye edecek, düzeltecek ve tüm yabancı otlardan ve çöplerden arındıracaktır. **Madde 52:** Çizimlerin yükleniciye teslim edilmesi ve mühendislik işlerinin yürütülmesi için, yükleniciye, teslim aldığı kuruluşa boyutlarını ve çeşitli inşaat detaylarını gösteren uygulama çizimleri verilecektir. **Madde 54:** Temeller için kazılar. İşlerin temeli, şirketin özel şartnamelerinde belirtilen hükümlere uygun olarak atılacaktır. Her yapı için temel kazıları, inşaatın dengesini sağlamak için gerekli derinliğe kadar indirilecektir. Yüklenicinin, Mühendis veya onun temsilcisi tarafından üzerine kurulacakları zemin kontrol edilmeden önce duvar işlerine veya beton dökmeye başlaması kesinlikle yasaktır. **Madde 59:** Betonun imalatı; beton, yağmur ve güneşten iyi korunmuş geniş kapalı barakaların altında kurulan tahta alanlarda imal edilecek ve depolanacaktır. Hacim olarak bileşimi özel şartnamelerde belirtilecektir. Malzemeler yüklenici tarafından temin edilen kutularda veya el arabalarında mühendis tarafından belirtilen ölçülere ve işaretlere göre doğru bir şekilde ölçülecektir. Ölçme işlemi her zaman idarenin bir yetkilisinin huzurunda yapılacaktır. Karıştırma işlemi kavisli pençeler ve demir kürekler kullanılarak gerçekleştirilecektir. AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le rapport du ministère des travaux publics.

²⁶ Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Yay. Hazırlayan: Mukaddes Arslan, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s.31.

²⁷ 1900 antlaşmasına göre Karadeniz Demiryolları güzergahı Adapazarı Ereğli'den başlayarak Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van güzergahından oluşmaktadır. Fakat 1912 yılına kadar topografya çalışmaları tam olarak tanımlanmamıştır. 1912 yılında Meclis-i Vükelâ müzakereleri sırasında Karadeniz Demiryolları güzergahı tam olarak tanımlanmıştır. Buna göre demiryolu Samsun-Sivas-Çatalca, Çalta-Erzincan-Pekeriç (Çadırkaya), Pekeriç-Erzurum ve Pekeriç-Trabzon hatlarından oluşmaktadır. Hattın toplam uzunluğu da 1158 km. olarak hesaplanmıştır. Kaynak: BOA, İ. DÜİT, nr: 33-25, ek 16: 19 Haziran 1912; Samet Tufan, *Karadeniz Demiryolları: Osmanlı-Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtlafname*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2019, s.46.

durumda Ruslar bu anlaşmayı bahane ederek stratejik olarak yayılmayı planladıkları bölgede kendilerinden izinsiz bir girişime izin vermemektedirler. Demiryolunun yapım çalışmaları başladıktan sonra sadece Osmanlı tarafı değil, ihaleyi alan Fransızlar da uzunca bir süre Rusları ikna etmeye çalışmışlardır.

Fransız Konsolosluk Raporlarında Karadeniz ve Doğu Vilayetlerinde Demiryolu Müzakereleri

Fransız Konsolosluk raporları incelendiğinde Karadeniz ve Doğu vilayetlerine demiryolu yapılması ile ilgili anlaşma *régie générale du chemin de fer* şirketi ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Fransız Régie Générale Şirketi bu dönemde Osmanlı Hükümetinden gelen öneriyle 1910-1911 yıllarında projeyi incelemiştir. Daha sonra şirket 1912 yılının temmuz ayında Osmanlı Hükümeti ile projenin yapımı için prensip anlaşmasına varmıştır. Fransız Büyükelçiliği anlaşma yapıldığı sırada aracı olmuştur ve Osmanlı Hükümeti’nden Hicaz Demiryolu Şirketi’nin 1905’te yapılan anlaşmaya uyarak Şam-Hama demiryolu ile rekabetini önlemek amacıyla ücret tarifeleri konusunda anlaşma yapmasını ayrıca Sam-Hama demiryolu ve uzantılarını tamamlamak üzere “Mısır Kavşağı” olarak bilinen Rayak-Halep demiryolu imtiyazının kendilerine verilmesini istemişlerdir. Bu noktada yapılan görüşmeler neticesinde Fransız Büyükelçiliği, Osmanlı Hükümeti’nin sermaye ihtiyaçları için Fransız şirketinin isteklerini kabul edeceğini ifade etmiştir.²⁸ Osmanlı Hükümeti ile Fransız Régie Générale Şirketi ile anlaşmaya vardıktan sonra Karadeniz Demiryolları üzerinde birtakım değişiklikler yapılması kararlaştırmıştır. Buna göre Şirket; Samsun-Sivas-Pekeriç (Çadirkaya) hattını inşa edecek daha sonra Tokat ve Harput’a yan hatlar inşa edecektir. Bunun yanında Kızılırmak ve Yeşilirmak arasında Sulusaray-Yozgat hattı yapılacaktır. Bununla beraber Havza-Bolu arasına bir yan hat yapılacak Daha sonra Pekeriç (Çadirkaya)-Trabzon hattı ve Harput-Ergani üzerinden Bitlis ve Van’a uzanan bir hat yapılacaktır.²⁹

Fransız Şirketi Osmanlı Hükümeti ile anlaşmaya varılmasından sonra Rusya Dışişleri Bakanı Sazonov bu anlaşmanın imzalanmasını ertelemek

²⁸ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat général d’Istanbul au ministère des affaires étrangères, 25 Février 1912.

²⁹ BOA, Hariciye Nezâreti Siyasi (HR.SYS), nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914; Tufan, a.g.t., s.46.

istemiştir. Bu dönemde Rusya'nın Osmanlı Devleti ile 1900 yılındaki sözleşme şartlarını tekrardan görüşmeye karar vermiş ve Fransız Dışişlerine baskı yaparak Régie Générale Şirketi'nin anlaşmaya hemen imza atmamasını istemiştir.³⁰ Fransa'nın Rusya Büyükelçisi M. Louis bu aşamada Ruslarla bir dizi görüşme gerçekleştirdiği konsolosluk raporlarından anlaşılmaktadır. Rus Dışişleri Bakanı Sazonov yapılacak hatlara karşı olmamakla birlikte Erzincan'ı aşmaması gerektiğini bu durumda protesto edeceklerini bildirmiştir.³¹

Fransız Régie Générale Şirketi'nin Osmanlı makamları ile sözlü anlaşmasından sonra 12 Nisan 1912 tarihinde İstanbul Başkonsolosluğundan Fransız Dışişleri Bakanlığına konu ile ilgili bir mektup gönderilmiştir. Mektuba göre Rus Elçisi M. De Giers doğu demiryolu projeleri hakkında Fransız Büyükelçisi ile bir dizi görüşmeler gerçekleştirmiştir. Giers bu dönemde Rusya'da söz konusu bölgede yapılacak olan demiryollarının stratejik bir bakış açısı ile tartışıldığı ve demiryolunun doğuya doğru uzanan kısmının hiç yapılmaması gerektiği ifade edilmiştir. Eğer doğuya doğru yapılacak ise de mümkün olduğunca yavaş bir şekilde ve sınıra yakın olmayacak şekilde yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Mektupta M. Giers'den önceki büyükelçi olan M. Tcharykow'un Kuzey Anadolu'da demiryolu inşa edilme fikrine karşı olmadığı hatta hattın Transkafkasya demiryollarına ve Kuzey İran'da inşa edilen Rus hatlarına bağlanmasının mümkün olduğu söylemiştir. Fakat bu politikanın M. de Giers ile değiştiği ifade edilmiştir. Kendisi, Rus ve Fransız hükümetlerinin Karadeniz demiryolları inşası ile ilgili usuller üzerine anlaşması gerektiğini, daha sonra konunun tartışmaya açılmasının yararlı olacağını belirtmiştir. Mektuba göre Fransız Dışişleri Bakanlığı bu aşamada konunun Osmanlı makamlarınca ele alınması gerektiğini büyükelçiliğe bildirmiştir. Bunun yanında siyasi bir karakter taşıyan 1900 düzenlemesinin de Osmanlı-Rus Hükümetleri tarafından müzakere edilmesi istenmektedir. Bu durumda ne Fransız Hükümeti ne de Régie Générale Şirketi bu düzenlemeye karşı çıkmak durumunda olmadığı ifade edilmiştir. Mektupta Fransız Büyükelçisi'nin; M. de Giers'e

³⁰ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Un télégramme chiffré envoyé de Paris à Istanbul, 7 Mai 1912.

³¹ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre de l'ambassadeur de Russie M. Louis au ministre français des Affaires étrangères M. Poincaré concernant les chemins de fer, 30 Avril 1912.

1900 anlaşmasının ömrünün dolduğunu ve Bağdat hattının Alman sermayesinin Osmanlı Devleti özelinde stratejik açıdan güçlendirdiği ifade edilmiştir. Bu yüzden de yeni yapılacak hattın eşkıyalık ve yoksullukla kıvranan bölgenin kaderini değiştireceğini söylemiştir. Ayrıca bölgedeki demiryolu yapımının Fransız sermayedarlar tarafından yapılmaması durumunda Belçikalıların ya da Amerikalıların yardımı ile Osmanlı Hükümeti ile bu hattı bir şekilde yapacağı vurgulanmıştır. Bu durumun hem Fransa hem de Rusya'nın çıkarlarına aykırı olacağı söylenmiştir. Mektuba göre M. de Giers; Samsun'dan Sivas'a ve Diyarbakır istikametine gidecek hattın Rusya için bir sakınca yaratmadığını fakat Divriği-Erzincan-Erzurum hattında ise özellikle Erzurum'un kapsam dışı bırakılmasını istemiştir. Daha sonra kendisine Nâfia Nezâreti ile yapılan projeye göre demiryolunun üç bölüme ayrıldığını Erzurum'a kadar olan hattın 10-12 yıla kadar yapılamayacağı ifade edilmiştir. Özetle söz konusu mektupta M. de Giers selefi kadar projeyi desteklememekte ve Fransız kapitalistlere Fransız Hükümeti'nin baskı yapmasını istemektedir.³²

Bu arada Régie Générale Şirketi Doğu Anadolu ve Karadeniz'de yapılacak demiryolu ile ilgili imtiyaz sözleşmesini Fransız Dışişleri ile paylaşmıştır. Sözleşmeye göre şirket temsilcisi, Maliye Nazırı Cavid Bey'e projeyi başlatmak için gerekli belgeleri vermiştir. Nâfia Nezâretine 400 milyon ölçekli bir plan ve fotoğraflar gönderilmiştir. Şirketin hazırladığı plana göre inşa edilecek demiryolu ağı üç bölüme ayrılmaktaydı. İlk hat Osmanlı Devleti'nden devralınarak Samsun-Sivas arasında inşa edilecek ve Tokat'tan geçecektir. İkinci bölümde bu hattın güneyden Harput ve Erzincan'a kadar uzatılması düşünülmektedir. Üçüncü bölümde ise hattın Erzincan'dan Erzurum'a kadar uzatılması ve Trabzon-Pazarcık arasında dar bir hat yapılması amaçlanmaktadır. Şirketin yapmış olduğu hesaplamalara göre demiryolu maliyeti güzergâhtaki bölümlere göre 200 bin ila 600 bin frank arasında değişmektedir. İlk hattın yapımı 4 yıl Erzurum Hattı'nın ise 12 yılda³³ tamamlanması hedeflenmektedir.

³² AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat général d'Istanbul au ministère des affaires étrangères. 12 Avril 1912.

³³ İlk dört yılda Samsun-Sivas ve Tokat şubesi inşa edilecek. Beş, altı, yedi yıl boyunca Karabel Geçidi'nin altından iki km'yi aşkın bir tünelden oluşan Sivas-Çaltı'yı inşa edecek, Çalta'nın ötesinde Harput ve Erzincan'a giden hatların özellikle zorlu işlerini

Trabzon-Pazarcık hattı bu hesaplamanın dışında tutulmuştur. Osmanlı Bankası bu dönemde mali birtakım anlaşmaları yapma konusunda Hükümet ile şirket arasında aracı olmuştur.

Nâfia Nezâreti ve Régie Générale Şirketi arasındaki anlaşma maddeleri ise şu şekildedir:

1.madde: Osmanlı Hükümeti, tüm şebekenin tekdüze bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla inşaat şirketine, kendi adına genel yüklenici olarak katedilen kilometrelerin inşaatına devam etmesi talimatını vermiştir. İnşaatçı aynı zamanda Osmanlı Hükümetine hattın bu kısmı için halihazırda harcamış olduğu tüm meblağları da borçlu olacaktır.

3. madde: Ağ, nihai plan ve projelerin sunumu açısından üç bölüme ayrılmıştır. Samsun-Sivas, Turhal-Tokat kavşağı ile; Sivas-Çalta-Harput ve Çalta-Erzincan; Erzincan-Pazarcık Erzurum, Pazarcık-Trabzon.

4. madde: İnşaatçı, ilgili kesin plan ve projelerin onaylandığı tarihten itibaren üç ay içinde ilk kısım üzerinde çalışmaya başlamayı ve aynı tarihten itibaren dört yıl içinde tamamlamayı taahhüt eder. Ayrıca müteahhit ilgili kesin plan ve projelerin onay tarihinden itibaren üç ay içinde diğer kısımlar üzerinde çalışmaya başlamayı ve tüm şebekeyi bu sözleşmenin imzalanmasından itibaren 12 yıl içinde tamamlamayı taahhüt eder. Herhangi bir mücbir sebep durumunda bu 12 yıllık süreye eklenecektir.

5. madde: Demiryolu yapımı ile ilgili bütün mühendislik uygulamaları şartnameye uygun olarak gerçekleştirilecektir.

6. madde: İnşaatçının imparatorlukta satın alacağı veya yurt dışından getireceği ray malzemesi, demiryolu taşıtları ve demiryolunun ilk kuruluşu için gerekli diğer malzemeler olan demir, odun, kömür, makine ve diğer gereçler; müstemilatı ve her türlü deniz tesisatı dahili ve harici gümrük vergilerinden muaf olacaktır. İnşaatçının yurt dışından getireceği patlayıcılar ve bunların aksesuarları her türlü vergiden muaf olacaktır. Demiryolunun inşası için gerekli ağaç ve kereste, anlaşma şartlarına uygun olarak, devlete ait komşu ormanlarda kesilebilir.

halledilecekti. Sekiz, dokuz, 10 yıl içerisinde Harput ve Erzincan hatlarını bitirecekti. 11. ve 12. yıllarda Erzincan'dan Erzurum'a demiryolu çekilecekti.

7. madde: İnşaatçı demiryolunu yaparken her yirmi kilometrede bir kez bakanlık yetkililerince denetlenecektir.

8. madde: Şirket, teminat akçesi olarak 20.000 Türk lirasını yatırmak zorundadır.

9. madde: Şirket, belirlenen güzergahları sabit kilometre garantisi ile yapmayı taahhüt eder. Buna göre; Samsun-Sivas, Turhal'dan Tokat'a şubesi ile, Samsun'dan başlayan bölüm dahil 8.800 Türk lirası; Sivas-Kâhta, Harput; Kâhta-Erzincan: 24.300 Türk lirası; Erzincan-Pazarcık-Erzurum ve Pazarcık-Trabzon 15.200 Türk lirasıdır.

10. madde: Şirket, her ayın on beşinde Nâfia Nezâretine bir önceki ay yapılan çalışmalara ilişkin bir beyanname sunacaktır. Bu çalışmalara göre şartnamenin gereklerine uygun olarak olmadığı denetlenecek ve Osmanlı Bankası şirkete ödenmesi gereken net tutarı devlet adına peşin olarak ödeyecektir.

11. madde: Samsun ve Trabzon'da limanların zamanında inşa edilmemesi halinde müteahhit, Osmanlı Hükümeti tarafından onaylanan plan ve projelere göre inşaat malzemelerinin ve malların yüklenmesi için gerekli tesisleri yapacaktır. Bu tesislerin maliyeti Osmanlı Devleti ile mutabık kalındığı gibi bütün sermayenin %20'sini geçmeyecektir.

12. madde: Hükümet, ilk bölüm olan Samsun-Sivas hattı için demiryolu taşıtlarını tedarik eden maddeyi aşağıdaki şekilde değiştirmektedir: 30 adet ihaleli dört dingilli lokomotif, 40 adet 12 metre uzunluğunda vagon ve kamyonet, 100 adet 15 tonluk değişimli iki dingilli vagon, 200 adet 15 tonluk değişimli dört dingilli vagon, 200 adet yaklaşık 35 tonluk değişimli dört dingilli vagon olmak üzere 300 adet yük vagonu, Dört adet kar küreme vagonu, iki vinç vagonu ve iki tam donanımlı acil durum vagonu şirket tarafından sipariş verilebilecektir. Siparişler ayrıca her bölüm işletmeye açıldığında açılan bölümdeki kilometre sayısı ile orantılı miktarda demiryolu aracının hizmete hazır olmasını sağlayacak şekilde verilmelidir.

13. madde: Osmanlı Hükümeti söz konusu şebekenin çeşitli hatlarının işletmesinin kurulacak bir Osmanlı şirketine en az 30 yıllığına kiralanması koşullarını inşaatçıyla birlikte incelemeyi taahhüt etmektedir. Bu konuda bir anlaşmaya varılamazsa, Hükümet şebekenin

işletmesini hangi koşullar altında kiralamaya karar vereceğini inşaatçıya bildirecektir ve bu durumda inşaatçı, diğer tüm rakiplere karşı eşit koşullarda bir tercih hakkına sahip olacaktır. Eğer müteahhit bu tercihlili hakkını üç ay içinde kullanmazsa devlet tam hareket serbestisini yeniden kazanacaktır.

14. madde: Osmanlı Hükümeti, yukarıda 10. maddede öngörüldüğü üzere aylık çalışma durumlarının denetlenmesi için ve gerekli mali araçların inşası için Osmanlı Bankası ile gerekli düzenlemeleri zamanında sonuçlandıracaktır.

15. madde: Osmanlı Hükümeti Samsun-Sivas hattı üzerinde Ruhusaray'dan Yozgat'a bir şube ve Harput'tan Diyarbakır'a bir uzantı ile Van Gölü'ne bir şube hattı inşa etmeye karar vermesi halinde söz konusu hatların inşası ve işletilmesi için müteahhide eşit şartlarda hak tanınacaktır.

16. madde: İşbu sözleşmenin hükümlerinin uygulanması veya ifası konusunda anlaşmaya varılmaması halinde, taraflar aralarındaki anlaşmazlığı biri tarafından ve üçüncüsü ilk ikisi tarafından atanacak üç hakemden oluşan bir tahkim kuruluna götürmeyi taahhüt ederler. Tarafların iki hakemi arasında üçüncü hakemin seçimi konusunda anlaşmaya varılmaması halinde, üçüncü hakem taraflarca kabul edilen üç isim arasından kura çekilerek atanacaktır. Hakem heyetinin kararları nihai ve bağlayıcı olacaktır.³⁴

Şirket ile mukavele imzalandıktan sonra gerekli belgeler Nâfia Nezâretine teslim edilmiştir. Fakat söz konusu sözleşmede özellikle Trabzon'dan Pazarcık'a kadar olan hat ile ilgili muğlak ifadeler kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu hat özellikle yabancı malların Transkafkasya yoluyla Kuzey İran'a ulaşmasını sağlayacağı için Rus tarafını en çok endişelendiren hattır.

20 Mart 1912 tarihinde Büyükelçilikten Fransız Dışişlerine gönderilen mektupta Osmanlı Hükümeti'nin Erzincan'dan Erzurum'a kadar olacak hattın yapılmasında acele etmediğini, Rusların ise Erzincan hattının batıya yani Anadolu demiryolu ağına bağlanmasına bir itiraz etmedikleri

³⁴ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le rapport numéro 175 daté du 20 Mars 1912.

belirtilmektedir. Bunun yanında Rus Hükümeti'nin görüşleri alınarak yapılan mukavele taslağına göre Trabzon-Pazarcık, Erzincan-Erzurum hatlarında birincisinin son tarihi belirtilmemiş ikincisinin ise 10 veya 12 yılda tamamlanması öngörülmektedir.³⁵

Sözleşme ile ilgili detaylar ortaya çıktıktan sonra İstanbul Fransız Büyükelçiliği'ni Rus basınında demiryolu ile ilgili haberleri takip ettiği ve Dışişleri Bakanlığına ilettiği anlaşılmaktadır. Buna göre 12 Mayıs 1912'de Pera'dan Dışişleri Bakanlığına gönderilen mektupta Rus basınında Fransız Büyükelçisinin geri çağrılacağına yönelik haberlerin olduğu ifade edilmektedir. Aynı zamanda kamuoyunu en fazla meşgul eden konunun Karadeniz demiryolu olduğu söylenmektedir. Buna göre 1909 yılında Samsun-Sivas hattı ile ilgili proje ortaya çıktığında Ruslar bu işin Fransızlar tarafından alınmasını desteklemişlerdir. Bu dönemde çeşitli gruplar demiryolu yapımı görüşmelerde bulunurken Rus Hükümeti M. Lamornaix tarafından temsil edilen ve Rus Bankası tarafından finanse edilen bir grubu tercih etmiştir. 1910 yılında Osmanlı Hükümeti Karadeniz ağını genişletmek istediğinde ise Rus Hükümeti bu durumu da sıcak karşılamıştır. 24 Nisan 1911 tarihinde yapılan bir anlaşma ile de Fransız grubu hem Karadeniz bölgesinde hem de Arnavutluk'ta söz konusu hatları satın alacaktır. Bu aşamada Fransız İstanbul büyükelçisi Bompard Rusya'nın fikir değişikliğinden yakınmaktadır. Buna göre 1900 yılında Ruslar, Osmanlı Devleti ile yapmış oldukları sözleşmeye dayanarak Karadeniz Demiryolları'nın yapımını geciktirmeye çalışmaktadırlar. Bu durumu Trablusgarp Savaşı cereyan ederken İtalya ile arabuluculuk için şart koşmaktadırlar. Aynı zamanda Dışişleri Bakanı Sazonov göreve gelir gelmez Fransızlara danışmadan Almanlara Bağdat Demiryolu müzakerelerinde yardımcı olmakla suçlanmakta, böylece Fransız çıkarlarına aykırı hareket ettiği vurgulanmaktadır.³⁶ Görüldüğü gibi Ruslar Kuzey ve Doğu Anadolu demiryolu ağının yapımının ciddiye binmesi ile fikir değiştirmiş görünmektedirler. Öncelikle projeye herhangi bir karşı duruşları olmadıklarını söylemişler fakat daha sonra

³⁵ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le rapport numéro 182 daté du 22 Mars 1912.

³⁶ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat général d'Istanbul au ministère des affaires étrangères, 12 Mai 1912.

uygulama safhasına geçildiğini görünce müttefikleri Fransızların karşısına geçmekte bir beis görmemişlerdir.

Rusların Doğu Anadolu'ya demiryolu yapımını istememesinin nedenleri de Fransız konsolosluk raporlarına uzunca yansımıştır. Fransız Dışişleri raporuna göre Rus Genelkurmayı askeri sebeplerle bu projeyi desteklememektedir. Ruslar, herhangi bir savaş durumunda Osmanlı birliklerinin sınıra kolayca ulaşma olasılığını düşünmektedirler. Ayrıca kendileri Transkafkasya demiryolunu tamamlamadıkları için Osmanlı Devleti'ni askeri anlamda avantajlı bir konuma taşıyacak bu projeye karşıdırlar. Bu nedenle 1900 yılında Osmanlı Hükümetine Diyarbakır-Bitlis-Van hattının inşası için serbestlik vermiş olsalar bile bu demiryolu projesine karşı olduklarını ifade etmektedirler. Fransızların görüşüne göre Rus Hükümeti Kafkasya ağını tamamlamak için ve stratejik güvenliklerini sağlamak amacıyla 15 yıllık bir süreye ihtiyaç duymaktadırlar. Buna rağmen Osmanlı Devleti'nin Bitlis ve Diyarbakır'a ulaşmak için altı ila sekiz yıl, Erzurum ve Harput'a ulaşmak içinse 10 ila 12 yıllık bir süreye ihtiyacı vardır. Bu yüzden Büyükelçiliğe göre Kuzey Anadolu Demiryolunun, Rusya ve Osmanlı Hükümetleri arasında Fransa'yı büyük bir sıkıntıya sokacağı vurgulanmaktadır.³⁷

Bu tarihlerde Fransız Dışişleri Bakanlığı tarafından İstanbul'a Rusya'nın endişelerinin paylaşıldığı konusunda bir mektup gönderilmişti. 22 Haziran 1912 tarihinde Paris'ten gönderilen mektupta Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşaatıyla ilgili Rus isteklerinin farkında olduğu belirtiliyordu. Ayrıca Fransa ve Osmanlı Devleti arasındaki anlaşmanın ileride Rus çıkarlarına önemli ölçüde zarar vereceğinden Fransa ve Rusya arasındaki ittifakı da tehlikeye düşürebileceği ifade edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti Samsun-Sivas hattını inşa edebilmek için Fransızlar ile borç anlaşması yapmıştır. 1 Mayıs 1912 tarihi itibarı ile Osmanlı Devleti %4 faizli 10 milyon 320 bin liralık bir borçlanmaya gitmiştir. Bu antlaşma Maliye Nazırı Mustafa Nail Bey ve Osmanlı Bankası genel müdürü Paul Revoil arasında imzalanmıştır.³⁸

Aynı zamanda Fransız Dışişleri Bakanlığının gönderdiği mektupta Régie Générale Şirketi'nin Osmanlı Nâfia Nezâretine sunduğu proje de

³⁷ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Confidentiel rapport.

³⁸ BOA, İ. DÜİT, nr: 187-18, ek 1: 5 Mayıs 1912; Tufan, a.g.t., s. 114.

özellikle hiçbir getiri vaat etmeyen bazı yerlerin inşaatının planlandığı vurgulanmaktadır. Bu yüzden bazı güzergahların ekonomik sonuçlarının beklenmesinin daha iyi olacağı söylenmektedir. Bu sayede Rusların inşa etmeyi planladığı bölümleri tamamlayacakları düşünülmektedir. Ayrıca Fransız Genelkurmayı Rusların endişelerini paylaşarak Kafkasya sınırına yakınına Türk askeri kuvvetlerinin yerleşmesinin batı cephesinde iki kolordunun geri çekmelerine neden olacaklarını ifade etmişlerdir.³⁹ Görüldüğü gibi Fransız Dışişleri Bakanlığı aslında Rusların kaygılarını anlamakta ve demiryolu yapımında Osmanlı Devleti'ne de çok istekli yaklaşmamaktadırlar. Çünkü Rusları kaybetmenin stratejik açıdan kendilerini güçsüz bırakacağını düşünmektedirler. Bu yüzden de Osmanlı Hükümeti'nin Rusları ikna etmeleri gerektiğini vurgulamaktadırlar.

Bu ikircikli durum devam ederken Rus-Fransız görüşmeleri hız kazanmıştır. 27 Haziran 1912 tarihinde Paris'ten İstanbul'a Büyükelçi Bompard'a gönderilen mektupta Rus büyükelçisi M. Giers'in, selefi Bay Çarikof tarafından kabul edilen bazı taleplerin değiştirilmesini istediği ve bir nota verdiği bildirilmektedir. Daha önce Çarikof ve Fransa Sefiri Bompard arasında 26 Nisan 1911 tarihli anlaşmaya göre Fransa ve Rusya Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesinde daha kolay asker sevk etmek için gizli bir anlaşma imzalamışlardır. Buna göre Samsun'dan başlayan hat Sivas-Harpur ve Diyarbakır'a uzanacaktır. İkinci yapılacak hat ise Divriği-Erzincan-Erzurum'dan Trabzon'a bağlanacaktır. Bunun dışında Diyarbakır-Bitlis-Van arasında bir hat yapılabilecektir. Fakat notaya göre Fransa ancak Türkiye'nin Rusya'nın isteklerini dikkate almasını deklare etmesi koşuluyla gerekli mali işlemleri teşvik etmesini istemektedir. Ve Ruslar; Erzincan ve Diyarbakır ötesinde Rusya ve İran sınırlarına yapılacak hatların inşası için kabul edilen 12 yıllık sürenin 16 ila 20 yıla yükseltilmesini talep etmektedirler. Bu aşamada Fransız Dışişleri 1900 antlaşmasına doğrudan müdahale olacak olan bu taahhüdünü yerine getirmemeye karar vermiştir. Bu durumun Osmanlı Devleti'ni başka yatırımcılar aramaya sevk edeceği ifade edilmektedir. Bununla beraber inşaat süresinin 12 yıldan 16-20'a çıkarılması da Osmanlı makamları tarafından kabul edilmeyeceği belirtilmiştir. Mektupta Rus elçisi Giers, Rusya ve Osmanlı arasındaki anlaşmazlığı ortadan kaldırmak için

³⁹ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le lettre envoyé de Paris à Istanbul, 22 Juin 1912.

Transkafkasya'daki Rus ağının tamamlanması gerektiğini belirtmiştir. Bunun içinse Ermenistan hatları ihalesini alan Fransız grubuna verilmesi gerektiğini böylece hem Rusya'nın hem Osmanlı'nın çıkarlarının korunacağını vurgulamıştır.⁴⁰

Konu ile ilgili Osmanlı Devleti'nin görüşleri hakkında İstanbul Büyükelçiliği Paris'e bir cevap yollamıştır. Buna göre Osmanlı Hükümeti; Rusların, Samsun-Sivas, Harput ve Diyarbakır'a uzanan hattın doğusuna 16-20 yıl arasında hiçbir demiryolu inşa etmemesi konusundaki isteğini kabul edilmez bulmaktadır. Ayrıca 1900 düzenlemesine göre Rusların, Samsun-Sivas-Erzurum hattı konusunda bir dereceye kadar bu hakkı kullanabilmesine izin verilebilirse de Harput-Bitlis-Van'a uzanan hatta karşı çıkmaya haklarının olmadığı ifade edilmektedir. Bunun yanında komşu bir ülkede demiryolu ağının yapılmasını engellemenin Rusya'nın İran'a karşı izlemiş olabileceği bir politika olduğu fakat bu durumu Osmanlı Devleti'ne dayatmanın pek mümkün olmayacağı vurgulanmıştır.⁴¹

Daha sonra Paris'ten İstanbul Başkonsolosluğuna gönderilen mektupta Osmanlı Devleti'nin Rusya ile anlaşma yoluna gitmek istediği ifade edilmektedir. Buna göre Dışişleri Bakanı Asım Bey ile M. de Giers konu hakkında uzun müzakerelerde bulunmuşlardır. Buna göre Asım Bey yapılan anlaşmanın 1900 düzenlemesine aykırı olmadığını aynı zamanda karşılıklı komşuluk ilişkileri çerçevesinde Osmanlı-Rus demiryollarının birleştirilmesinin mümkün olduğunu belirtmiştir. Bu konuda Asım Bey iki hükümetin müzakeresine açık olduklarını vurgulamıştır. Bununla beraber halen üzerinde çalışılan hattın Pazarcık-Trabzon hariç 1158 km den oluştuğu ve Erzurum-Harput'a kadar ulaşmasının sekiz ila on yıllık bir süre alacağı Rus tarafına iletilmiştir. Demiryolu yapımının aktif bir şekilde başlaması ise 1913 baharında olacaktır. Bu hatlar bittiğinde ise Osmanlı Devleti'nin Rus Hükümetiyle karşılıklı anlaşma yoluyla Rus ağlarıyla bağlantısının görüşülebileceği taahhüt edilmiştir.⁴²

⁴⁰ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 27 Juin 1912.

⁴¹ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat général d'Istanbul au ministère des affaires étrangères, 29 Juin 1912.

⁴² AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 6 Juliette 1912.

Bu taahhütler üzerine Rusya'nın İstanbul Büyükelçisi M. De Giers konuyu görüşmek için Fransızlarla tekrar bir araya gelmiştir. Fransa'dan özellikle konuyla ilgili olarak Osmanlı makamlarına baskı yapmasını istemiştir. Büyükelçi bu noktada sorunun hala devam ettiğini Rusların taleplerini 1900 antlaşmasına dayandırırken, Osmanlı Devleti'nin bu antlaşmayı geçiştirmeye çalıştığını ifade edilmiştir. Bu yüzden Rus tarafı Fransızların garantör olmasını istemektedirler. Bu yüzden Fransız Büyükelçiliği bu durumun Türk kamuoyunda büyük bir Fransız karşıtlığına yol açacağını ve Amerikan grubunu yedekte tuttuklarını kendi Dışişleri Bakanlığına iletmektedir.⁴³

Fransa İstanbul Büyükelçisi Mösyö Bompard Rus baskısına dair ve yapılması gerekenlerle ilgili Dışişleri Bakanlığına 8 Temmuz 1912 tarihinde bir mektup kaleme almıştır. Bompard, Rus Hükümeti'nin 1900 düzenlemesiyle Sivas-Erzincan-Erzurum hattına ilgilendiğini dolayısıyla Harput-Diyarbakır-Bitlis ve Van hattına itiraz hakkının bulunmadığını tekrar hatırlatmaktadır. Fakat Ruslar, Fransızlardan hattın Diyarbakır'ın ötesine taşınması istendiğinde bunu reddetmesini istemektedirler. Osmanlılar bu durumda Bitlis ve Van'a kadar ulaşacak demiryolu ile ilgili Amerikan Chester grubuyla ilişkiye geçeceklerdir. Bununla beraber Ruslar, Fransızları Ermeni demiryollarını yapan Fransız gurubunun Kürdistan ağını da alması için teşvik etmektedirler. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'ne mali baskı yaparak Chester grubunu uzaklaşmasını istemektedirler. Bompard bu durumda Mösyö Giers'e Bitlis-Harput ve Van için Fransızların bir çalışma henüz yapmadıklarını bildirdiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin herhangi bir garanti istemeyen Chester grubunun imtiyazını feshetmesini istemek abes olacaktır. Bu aşamada Bompard Rusya'nın hala Bağdat politikasını devam ettirdiğini ve anlamsız isteklerde bulunarak Fransa'nın Osmanlı'daki çıkarlarını engellediğini ifade etmektedir. Fakat yine de Mösyö Bompard iki hükümeti anlaştırmak için uğraşacağını belirtmektedir.⁴⁴

⁴³ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 6 Juliette 1912.

⁴⁴ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 8 Juliette 1912.

Fransız Büyükelçiliği Başkatibi Mösyö Boppe konu ile ilgili yazmış olduğu ayrıntılı mektupta demiryolu düzenlemelerini iki grupta değerlendirildiğini belirtilmiştir. Buna göre 1900 düzenlemesi ile sınırlandırılan alana dahil olan hatlar ile bu alanın dışında kalan hatlar Rusya ile müzakere edilmiştir. 1900 düzenlemesinin dışındaki hatlar Sivas'tan Harput, Diyarbakır, Bitlis, Van ve Süleymaniye'ye uzanan hatlardır. Bu hatların imtiyazı Amerikalılar tarafından talep edilmiştir. Rusya bu hat üzerinde Van ve Süleymaniye'ye uzanan hattan rahatsızdır. Ve Rus Dışişleri Bakanı Iswolsky bu hatların yapımında ısrar edilmesi halinde Fransa'dan Osmanlı Devleti'ne olan mali desteğini kesmesini istemektedir. 1900 düzenlemesi içindeki hatlar ise Osmanlı Hükümeti taraftan Fransız-Rus bir gruba teklif edildiği belirtilmiştir. Buna göre Samsun'dan Sivas'a, Turhal'dan Tokat'a ve Çatalca'dan Erzincan'a uzanan hatların inşasında Rusların prensipte karşı olmadığı vurgulanmıştır. Ancak Erzincan'a ulaşım için inşaatın kademeli yapılması istenmiştir. Erzincan'dan Erzurum'a uzanan hattın inşasının ise projenin dışında bırakılmasını istemişlerdir. Ayrıca Ankara'dan Yozgat ve Zile'ye uzanan hattın bir Alman Şirketi'ne teklif edilmesi tartışmalara yol açmıştır. Mektuptan Fransız grubunun tüm müzakereleri Rus Hükümeti ile mutabık kalarak yürüttüğü ve Rus sermayedarların %45 hisseye sahip olduğu bir grup tarafından sondaj çalışmalarına başlanacağı söylenmiştir. Ayrıca Sivas'tan Erzincan'a olan hatlar konusunda üç ile on yıl arasında inşaatın bitirilmesinde mutabık kalındığı ifade edilmiştir.⁴⁵

Devam eden süreçte Mösyö Bompard hem Osmanlı hem de Rus makamları ile görüşmeler yaparak Güneydoğu coğrafyasındaki Amerikan projelerini boşa çıkarmayı hedefliyordu. 20 Temmuz 1912 tarihinde Fransız Dışişlerine göndermiş olduğu mektupta Osmanlı makamlarının Rus Hükümeti ile görüşmelerini aktarmaktaydı. Demiryolu yapımı ile ilgili Asım Bey Harput'a ulaşmak için on üç yıl ve Erzurum yönünde de son nokta olarak Erzincan'ı demiryolunun bitişi olarak Rusya'ya önermiştir. Bu noktada Bompard'ın Osmanlı makamlarına demiryolu konusunda Ruslarla uzlaşmaları yönünde baskı yaptığı belgelerden anlaşılmaktadır. Bunun yanında M. de Giers, Rus Hükümetini konu ile ilgili bilgilendirmiştir. Ayrıca Mösyö Bompard, M. de

⁴⁵ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 12 Juliette 1912.

Giers'in en çok korktuğu konunun Amerikan projesi olduğunu ve Karadeniz ağının Fransız bir grupla yapıldığı takdirde Amerikan'ın Ermenistan planının geçersiz olacağını mevkidaşına bildirmiştir.⁴⁶

İlerleyen aşamada Mösyö Bompard konu ile ilgili Mahmud Şevket Paşa ile görüşüğünü Fransız Dışişleri Bakanlığına bildirmiştir. Mahmud Şevket Paşa, Maliye Nazırı Cavid Bey'in Kuzey Anadolu'daki demiryolları meselesini görüşmek için Paris'e gittiğini aktarmıştır. Ayrıca Fransa Hükümetine Osmanlı adına Rusya ile müzakere yapmasını da istemiştir. Fakat Bompard 1900 antlaşmasının gözden geçirilmesi için Osmanlı Hükümeti'nin direk Rusya ile görüşmesinin daha uygun olacağını Mahmud Şevket Paşa'ya söylemiştir.⁴⁷

Bundan sonra Fransa'da Cavid Bey ve Régie Générale Şirketi arasında görüşmeler yapıldığı anlaşılmaktadır. Cavid Bey yapılan görüşmelerde demiryolunun Erzincan'a gelmesini geciktiren Rus isteğini halledeceğini şirket yönetimine bildirmiştir. Bunun yanında şirket yetkilileri Karadeniz'in bir parçası olan Zile ve Yozgat demiryolu yapımının da Anadolu Demiryolu Şirketine bırakılmaması konusunda Cavid Bey'i ikna etmişlerdir. Ayrıca Cavid Bey sabit kilometre garantileri yerine ücret tarifesine üzerine bir anlaşma yapma konusunda şirketle anlaştığı belirtilmiştir. Bunun yanında Cavid Bey'den Hicaz Demiryolu ve Şam, Hama ve Uzantıları (DHP) şirketi arasındaki meselenin halledilmesi istenmiştir.⁴⁸ Bilindiği gibi Hicaz demiryolu yapılırken 1895 yılından beri Beyrut-Şam-Müzeyrip hattını işletmekte olan Fransız şirketi ile görüşülerek Şam-Müzeyrip Hattı satın alınmak istenmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu Hattı'ndan 120 km tasarruf edilecektir. İlerleyen aşamada şirket bu satın alma için 10 milyon Frank istemiş ancak bu meblağ çok fazla bulunmuştur. Bunun üzerine Şam-Müzeyrip demiryoluna paralel

⁴⁶ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 20 Juliette 1912.

⁴⁷ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 28 Février 1913.

⁴⁸ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre de la société régie générale à l'ambassade d'Istanbul, 13 Mai 1913.

bir şekilde bir hat inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu durum Fransızların yoğun tepkisine neden olmuştur.⁴⁹

Bu gelişmeden sonra Fransız Dışişleri Bakanlığı konu ile ilgilenmiş ve Rus Dışişleri Bakanı Sazonov ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Özellikle Ermeni Demiryolu sorununun ele alındığı bu görüşmede Rus Dışişleri Erzurum Demiryolu Hattı'nın Erzincan'da durdurulması isteğinden vazgeçmiş ve hattın Pazarcık'a kadar uzatılmasını kabul etmiştir. Ayrıca bu hattın devam edebilmesi için aynı Fransız şirketine hak verilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁰ Karadeniz Demiryolu görüşmeleri devam ederken bir yandan İstanbul Büyükelçiliği Anadolu Demiryolu konusunda Osmanlı Hükümetine farklı talepler sunmaktaydı. Buna göre Fransızlar, Almanlara Yozgat-Sivas hattı ihale edilirse, 1900 düzenlemesi şartları uyarınca Bolu Hattının Kastamonu'ya kadar uzatılmasına Rusların karşı çıkmasını isteyecektir. Mösyö Bompard bu amaçla demiryolu bağlantısı konusunda orta Anadolu'daki Alman egemenliğini Fransız lehine değiştirmeye çalışmaktaydı.⁵¹

Osmanlı yönetimi demiryolu şirketi ile görüşmelerine bu aşamada hız vermiştir. Cavid Bey, Fransız Hükümeti ile yapılan görüşmede 1900 düzenlemesini değiştiren bir anlaşma önermiştir. Yeni anlaşmaya göre Osmanlı Hükümeti Erzincan ve Diyarbakır'ın batısındaki hatları zaman sınırlaması olmadan inşa etmeye hakkı olacaktı. Bununla beraber bu iki yerin doğusundaki hatların inşası ise Rusya'ya bırakılacaktır.⁵² Bu

⁴⁹ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 2000, s.121. DHP. Şirketi ile Hicaz Demiryolu arasındaki sorun uzun bir süre devam etmiştir. Fransız şirketi, Osmanlı Devleti'nin bu teşebbüsünün kendilerinin iflasına neden olacağı gerekçesiyle Hükümetten tazminat talep etmişlerdir. Osmanlı yönetimi Fransız Şirketi ile yapılan anlaşma gereği hattın yapımında herhangi bir engel olunamayacağını belirtmiştir. Daha sonra Osmanlı Hükümeti hattı yedi milyon franka satın alacağını açıklamasına rağmen Fransızlar Yafa, Hayfa ve Trablusşam'da liman tesisleri kurulması gibi talepler öne sürerek Suriye'deki kendi nüfuz bölgelerine uzlaşmaya yanaşmamışlardır. Daha sonra Osmanlı Devleti şirkete 150.000 liralık bir tazminat ödemiştir. Kaynak: Özyüksel, a.g.e., s. 122-125.

⁵⁰ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 9 Octobre 1912.

⁵¹ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Rapport envoyé de Istanbul à Paris, 14 Avril 1913.

⁵² AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre envoyé de Paris à Istanbul, 14 Juin 1913.

anlaşma ile Fransız firması Samsun, Sivas, Harput, Diyarbakır, Erzincan, Pazarcık'ı birbirine bağlayacak inşa edebilecektir. Pazarcık-Trabzon hattı ise Rusya'nın istediği bir zamanda başlayacaktır. Son olarak Rusya, Osmanlı şebekesini kendi demiryolu hattına bağlamak isterse imtiyazı Samsun-Sivas-Harput-Diyarbakır-Erzincan-Pazarcık hattını elinde bulunduran Fransız şirketine verecektir.⁵³

Bunun dışında Maliye Nazırı Cavid Bey'in çabalarıyla Fransızlarla 11 Eylül 1913 tarihinde bir anlaşma imzalanmıştır. Buna göre 500 ve 300 milyon franklık iki istikraz yapılacaktır. Osmanlı Devleti bu istikrazlara karşı 80 milyonluk karşılık gösterecektir. Karadeniz Demiryolları konusunda ise Samsun-Sivas-Pekeriç (Çadirkaya) hattı; Tokat-Harput hattı ve Yeşilirmak-Kızılırmak yol çizgisinde Yozgat demiryolu yapılacaktır. Bunun yanında Havza-Bolu, Pekeriç-Trabzon, Harput-Ergani maden demiryolu ve Bitlis-Van hattı Fransız firması Régie Generale Şirketine 30 yıllık bir imtiyaz verilmiştir.⁵⁴

Yapılan antlaşmadan sonra Rus tarafının imtiyaz alanını genişletmek için çaba sarfettiği belgelerden anlaşılmaktadır. Rus konsolos Neratoff, Fransız mevkidaşı Bay Doulcet'e Van hattının yeni yapılan anlaşma ile Rus bölgesinin dışında kaldığını, bu yüzden Rus nüfuz alanına bağlanması arzusunu dile getirmiştir. Bunun yanında Ergene-Van arasında şube hattını Trabzon-Pazarcık hattıyla aynı koşullar altında alınmasını Fransızlara kabul ettirmek istemiştir. Bu yüzden Fransızlar, Ergene-Van hattı için henüz etüt çalışmalarının yapılmadığını tekrar ifade etmişlerdir.⁵⁵ Fakat bu aşamada Fransız Dışişleri Bakanı Pichon'un Petersburg büyükelçisi Mösyö Doulcet'e gönderdiği mektupta Van hattı konusunda Neratoff'un istediği şekilde müdahale edemeyeceğini beyan edilmiştir. Çünkü bu hattın 1900 anlaşmasından hariç tutulduğu ve bu

⁵³ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le rapport daté du 12/25 Juliette 1913.

⁵⁴ BOA, HR. HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 16-17: 21 Nisan 1914; BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914.

⁵⁵ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le rapport daté du 24 Octobre 1913.

şekilde bir teşebbüsün anlaşmanın bozulmasına neden olacağı vurgulanmaktaydı.⁵⁶

Birinci Dünya Savaşı arifesine gelindiğinde Cavid Bey Anadolu-Bağdat Demiryolu ve diğer yapılacak hatlar için Avrupalı güçlerle birçok görüşmeler gerçekleştirmiştir. Osmanlı Devleti bu dönemde Fransızlarla anlaşma yapmak aynı zamanda dış borç gereksinimini karşılamak istiyordu. Tüm bunlar için İmparatorluktaki Fransız ve Alman çıkarlarının uzlaştırılması gerekiyordu. Osmanlı yönetimi Deutche Bank ve Osmanlı Bankası arasındaki problemleri ortadan kaldırmayı amaçlıyordu. Bunun üzerine 1913 yılının 19-20 Ağustos ve 24-25-26 Eylül tarihlerinde bir dizi toplantılar gerçekleştirildi. Alman çıkarlarını Gwinner ile Helfferich; Fransızlarını ise Banque de France adına Baron Neufelize ve Osmanlı Bankası adına M. De Klapka temsil ediyordu. Bu dönemde Almanlar, Cavid Bey'in Fransız yanlısı olduğunu düşünerek imtiyazlarını tehlikeye atmalarından endişelenmekteydiler. Cavid Bey de Fransızlarla borç anlaşması yapabilmesi için Almanları rahatlatması gerektiğine inanıyordu. Fransızlarla müzakere süreci 15 Şubat 1914 tarihinde imzalan gizli bir antlaşma ile tamamlanmıştı. Buna göre Karadeniz Bölgesi demiryolu bağlamında Fransız nüfuz alanı olarak kabul edilmiş ve bölgede yapılacak demiryollarının Anadolu-Bağdat demiryollarına bağlanması kararlaştırılmıştır. Bunun yanında Ereğli Limanı Fransız-Alman ortaklığı ile gerçekleştirilecektir. Aynı zamanda Suriye Fransız nüfuz bölgesi olarak onaylanmış; Bağdat demiryolu ile Suriye'deki Fransız hatları arasında trafik antlaşması yapılmıştır. Anadolu ve Bağdat hatlarının geçtiği yerler Alman nüfuz bölgesi olarak geçiyordu ve Kuzey Suriye'de iki devletin nüfuz haklarının çatışmaması için tarafsız bölge oluyordu. Bu antlaşma ile Fransızlar, Osmanlı topraklarında 3500 km uzunluğunda demiryolu imtiyazı elde etmişlerdir. Aynı zamanda Ruslar kendilerinin Kafkasya'da yapmakta oldukları demiryolu tamamlanmadan işletmeye açılmaması koşuluyla Fransızların Karadeniz'e demiryolu yapmasına izin vermiştir. Yani Ruslar 1900

⁵⁶ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Le ministre des Affaires étrangères Stephen Pichon à Monsieur Doulcet, ambassadeur à Pétersbourg 21 octobre 1913.

antlaşması ile Osmanlılardan elde ettikleri Karadeniz bölgesine demiryolu yapma ayrıcalığından vazgeçmişlerdir.⁵⁷

Anlaşma yapıldıktan sonra Karadeniz bölgesinde demiryolu yapımı için büyük beklentilerin ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Nitekim Trabzon-Erzurum Demiryolu yapımından Osmanlı Hükümeti'nin vazgeçtiği söylentisi bu dönemde yayılmış ve halkın büyük tepkisine neden olmuştur. 23 Mayıs 1914 tarihinde Trabzon Konsolosluğundan Büyükelçi Sekreteri Boppe'a gönderilen mektupta halkın Bâbîâli'ye telgraf yağmuruna tuttuğunu ve il mebusları bu durumu protesto ettikleri bildirilmekteydi. Buna göre halk, Trabzon'un imparatorluğun en önemli vilayetlerinden birisiyken basit bir sancak olan Samsun'un merkezi gücün bütün imkanlarından yararlanmasından yakınmaktadır. Bunun yanında eğer bu projeden vazgeçilirse halkın büyük bir çoğunluğunun vergi ödemekten vazgeçeceği belirtilmiştir. Konsolosun bildirdiğine göre Trabzon-Erzurum demiryolu hala belirsizliğini korumaktadır.⁵⁸

Demiryolunun yapımı engelleyen olay ise Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıdır. Savaş başladıktan sonra Osmanlı Devleti Régie Générale Şirketi ile olan anlaşmayı feshetmiştir. Fransız sermayedarlar uzunca bir süre bu duruma itiraz ederek Osmanlı Devletinden tazminat talep etmişlerdir. Bu aşamada Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkileri kesildiği için Amerikalılar üzerinden Fransızlara bir nota vermişlerdir. Buna göre savaş durumu olduğu için tüm anlaşmanın geçersiz olduğu ve daha önce yapımı için anlaşılan Samsun-Sivas demiryolu şirketinin araç ve gereçlerine Osmanlı Devleti'nin el koyduğu belirtilmiştir. Bunun üzerine şirket bu durumu protesto etmiştir ve tazminat talebinde bulunmuştur. Fakat şirketin talebi yerine getirilmemiş savaş durumundan dolayı yapılan anlaşmanın geçersiz olduğu vurgulanmıştır.⁵⁹

Sonuç

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı arifesinde bayındırlık faaliyetlerine özellikle demiryolu projelerine ağırlık vermiştir. Fakat bu

⁵⁷ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 418-422.

⁵⁸ AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417, Lettre du consulat de Trabzon à l'ambassadeur Monsieur Bobbe, 23 Mai 1914.

⁵⁹ BOA, HR.SYS, nr: 2268-3, ek 1: 31 Ağustos 1915; Tufan, a.g.t., s. 137-138.

durum için yeterli kaynağının olmaması dış güçlerin siyasal ve ekonomik çıkarlarına göre bir pozisyon almasına neden olmuştur. İttihat ve Terakki Cemiyeti Meşrutiyetin ilanından sonra bir kurtarıcı havasında iktidara geldiği için devrimsel nitelikte birçok projeyi ivedilikle hayata geçirmek istemiştir. Özellikle Anadolu'nun âtıl kaldığını düşündükleri için demiryolu projeleri konusunda birçok araştırma yapmışlardır. Bu sayede imparatorluğunun iktisadi kalkınmasına öncelik verilerek sosyal ve siyasi problemlerin ortadan kalkacağını düşünmüşlerdir.

Kuzey Anadolu ve Doğu Anadolu'ya demiryolu yapımı uzun zamandan beri Osmanlı makamlarınca arzu edilen bir proje olmuştur. Sultan II. Abdülhamid döneminde Anadolu demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesiyle bu bölgenin ihmal edildiğini düşünen İttihat ve Terakki Cemiyeti bu projeleri gerçekleştirilmesi için Régie Générale Chemin de Fer Ottoman şirketi ile anlaşmıştır. Şirket ile yapılan anlaşmadan sonra Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesinde demiryollarının geçeceği güzergâhlar konusunda etüt çalışmaları yapılmıştır. Fakat şirket demiryolu yapımına başlamadan önce Rusların 1900 yılında Osmanlı Devleti ile yapılan antlaşmaya dayandırdıkları muhalefeti ile karşılaşmışlardır. Bu süreçte uzunca bir müddet Rusları ikna etmek için hem Fransızların hem de Osmanlı makamlarının mücadele verdikleri anlaşılmaktadır. Ruslar ilk etapta kendi güvenlikleri gerekçesiyle projeye destek vermemişlerdir. Bunun yanında Kafkasya'ya inşa ettikleri demiryolunun henüz bitmemesinden dolayı İran'la yaptıkları ticaretin etkileneceğini düşünerek bu demiryolu projesine karşı çıkmışlardır. Bu durumda Fransızlara nota vererek demiryolunun kendi demiryolu bitmeden yapılmamasını ayrıca Erzurum'a kadar uzatılmaması konusunda baskı yapmışlardır. Ayrıca Rus talepleri karşılanmazsa Osmanlı'ya herhangi bir borç verilmemesini ve demiryolu için finansman sağlanmamasını Fransızlara şart koşmuşlardır. Bu durumda Fransızlar, Osmanlı Devletinden Rusları ikna etmesini istemiştir. İlerleyen süreçte de Ruslar, Doğu Anadolu'da demiryolu yapılırken Van bölgesinin kendi etki alanlarına bırakılmasını istemişler. Bu durum demiryolu müzakerelerinin uzamasına sebep olmuştur. Fakat süreç dikkatli incelendiğinde aslında Rusların en büyük çekincesinin olası bir savaşta cepheye asker sevkini kolaylaştıracaktır. Bu durum ilerde ele geçirmeyi düşündükleri bölgelerde kendilerinden izinsiz projelerin yapılmasını istemedikleri şekilde yorumlanabilir.

Bununla birlikte Fransız diplomatik belgeleri incelendiğinde Fransızların Rusların bu tutumundan oldukça rahatsız oldukları anlaşılmaktadır. Rus isteklerinin müttefiklik ruhuna uymadığını ayrıca egemen bir Osmanlı Hükümetine başka bir ülkenin şartlarının dayatılmasının Osmanlıdaki nüfuzlarını azaltacağını düşünmektedirler. Ayrıca Rusların Bağdat demiryolu imtiyazında kendilerine yeterince destek vermemeleri yüzünden imtiyazı büyük ölçüde Almanlara kaptırdıklarını düşünmektedirler. Ayrıca Karadeniz demiryollarının yapımında Anadolu ve Bağdat demiryolu şirketi ile güzergâh konusunda sorun yaşamaktadırlar. Bunun üzerine Karadeniz demiryolu güzergâhı zamanla değişmiştir. Burada Amerikan Chester grubunun bu şirketlere alternatif olarak ortaya çıkması önemli bir gelişme olarak göze çarpmaktadır. Özellikle Fransızlarla ve Ruslarla anlaşılabilmesi olasılığı ortaya çıkarsa bu şirkete imtiyaz verilmesi özellikle Fransızları korkutmaktadır. Dolayısıyla bu süreçte müttefik gibi görünseler de mesele Anadolu'daki çıkar ilişkileri bağlamında incelendiğinde Fransa ve Rusya arasında önemli görüş farklılıkları ortaya çıkmıştır. Bu durum hem Rus hem de Fransız kamuoyu tarafından tartışıldığı belgelerden anlaşılmaktadır. Ruslar Osmanlı Devleti'nin egemenlik haklarını hiçe sayarak söz konusu bölgelere demiryolu yapımını direktirlerken, Fransızlar da bu durumun Osmanlı'yı inciteceğini ifade etseler de asıl mesele kendi çıkarlarının zarara uğrayacağını ve imtiyazlarını kaybedeceklerini bilmeleridir.

Tüm bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı yönetiminin en büyük sorununun sermaye eksikliği olduğu belgelerden anlaşılmaktadır. İttihat ve Terakki Hükümeti daha önceden Sultan II. Abdülhamid'i sağlıklı bir demiryolu politikası izlemediği için eleştirirken bu aşamada büyük güçlerin arasında kaldığı anlaşılmaktadır. Bir yandan Alman sermayesini dengelemek için Fransızları teşvik ederken, Rusları da ikna etmeye çalışmışlardır. Bu amaçla Birinci Dünya Savaşı öncesinde hem Alman hem de Fransız kapitalistlerle anlaşma yapmış ve tüm Anadolu ve Suriye coğrafyasını nüfuz bölgelerine bölünmesine razı olmuştur. Dolayısıyla maddi yetersizlik ve paraya olan gereksinim ikinci Meşrutiyetten sonra demiryolu konusunda Osmanlı yönetiminin bağımsız bir politika izleyemediğini göstermektedir. Bu durum ittihatçıların uluslararası güç dengelerine boyun eğmek zorunda kaldıklarını şeklinde yorumlanabilir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.)

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

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

BOA, HR. HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 16-17: 21 Nisan 1914.

BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914.

BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8-9: 9 Nisan 1914.

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

Fransız Konsolosluk Arşivi: Archives du ministère des Affaires Étrangères Français de Nantes (AMAEF, CADN.)

Constantinople/ Série E, Dossier 417 : Le Rapport de Karekin Pastırmacıyan, 18-31 Mai 1909.

Le Rapport du ministère des travaux publics.

Le rapport numéro 182 daté du 22 Mars 1912.

Lettre du consulat général d'Istanbul au ministère des affaires étrangères, 12 Mai 1912.

Confidentiel rapport.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 22 Juin 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 27 Juin 1912.

Lettre du consulat général d'Istanbul au ministère des affaires étrangères, 29 Juin 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 6 Juliette 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 8 Juliette 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 12 Juliette 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 20 Juliette 1912.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 28 Février 1913.

Lettre de la société régie générale à l'ambassade d'Istanbul, 13 Mai 1913.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 9 Octobre 1912.

Rapport envoyé de İstanbul à Paris, 14 Avril 1913.

Lettre envoyée de Paris à Istanbul, 14 Juin 1913.

Le rapport daté du 12/25 Juliette 1913.

Le rapport daté du 24 Octobre 1913.

Le ministre des Affaires étrangères Stephen Pichon à Monsieur Doulcet, ambassadeur à Pétersbourg 21 octobre 1913.

Kitap ve Makaleler

Akbulut, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara 2010.

Akyıldız, Ali, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul 2019.

Albayrak, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6(6), 1995, s.1-38.

Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, c: 4, İstanbul, 1991, s. 442-444.

Crististensen, Peter H., *Germany and Ottoman Railways Art, Empire, and Infrastructure*, Yale University Press, New Haven and London, 2017.

Çakıcı, Derya, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikalarında Karadeniz Bölgesi (1923-1938)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 9/19, 2023, s. 417-438.

Çapar, Onur “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Fransız Demir Yolu Yatırımları”, *History Studies*, 12/3, 2020, s.1233-1257.

Çapar, Onur, *Osmanlı Devleti’nde Fransız Sermayesi*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2020.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

Garos, Armen, *Osmanlı Bankası Baskını Armen Garo’nun Anıları*, Çev: Atilla Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul 2009.

Gülsoy, Ufuk- Ochsenwald, William, Hicaz Demiryolu, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s. 441-445.

Gülsoy, Ufuk, *Kutsal Proje Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

Hülagü, Metin, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Yay. Hazırlayan: Mukaddes Arslan, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s.

Jacolin, Henry, “L’établissement de la première voie ferrée entre l’Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans”, *Revue d’histoire des Chemins de fer*, C.35, 2006, s. 5-24.

Kanberoğlu, Nesrin “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *Vakanüvis*, 3/2018, s. 158-187.

Kolay, Arif, *Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2019.

Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Özyüksel, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Peter, Frank, *Les Entrepreneurs de Damas: Nation Impérialisme Et Industrialisation*, L’Harmattan, Paris 2010.

Satan, Ali, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım Karadeniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca, İstanbul 2012, s. 209-218.

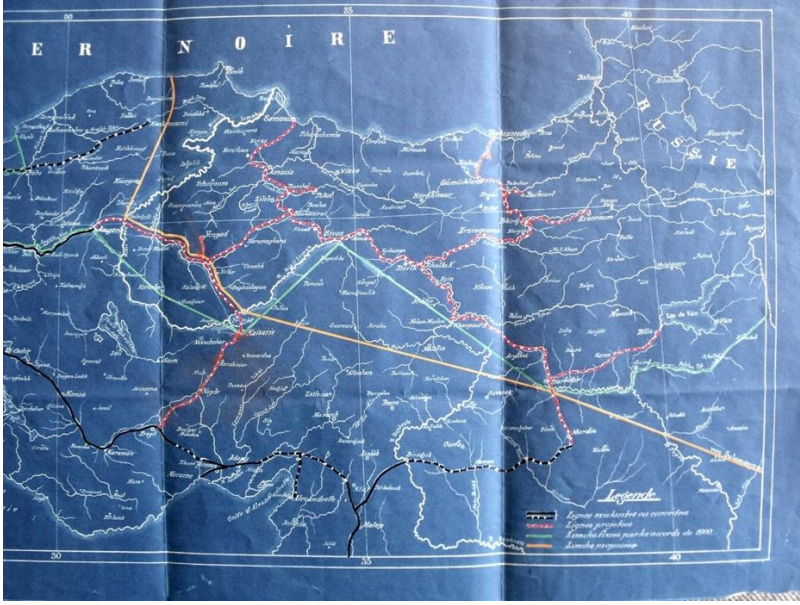
Temizgüney, Firdes, “Demiryolu Ulaşımının Erzurum’a Katkıları”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 53, 2015, s. 255-272.

Tufan, Samet, “Karadeniz Demiryolları: Osmanlı-Rus İlişkileri Bağlamında 1900 İtilafnamesi”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2019.

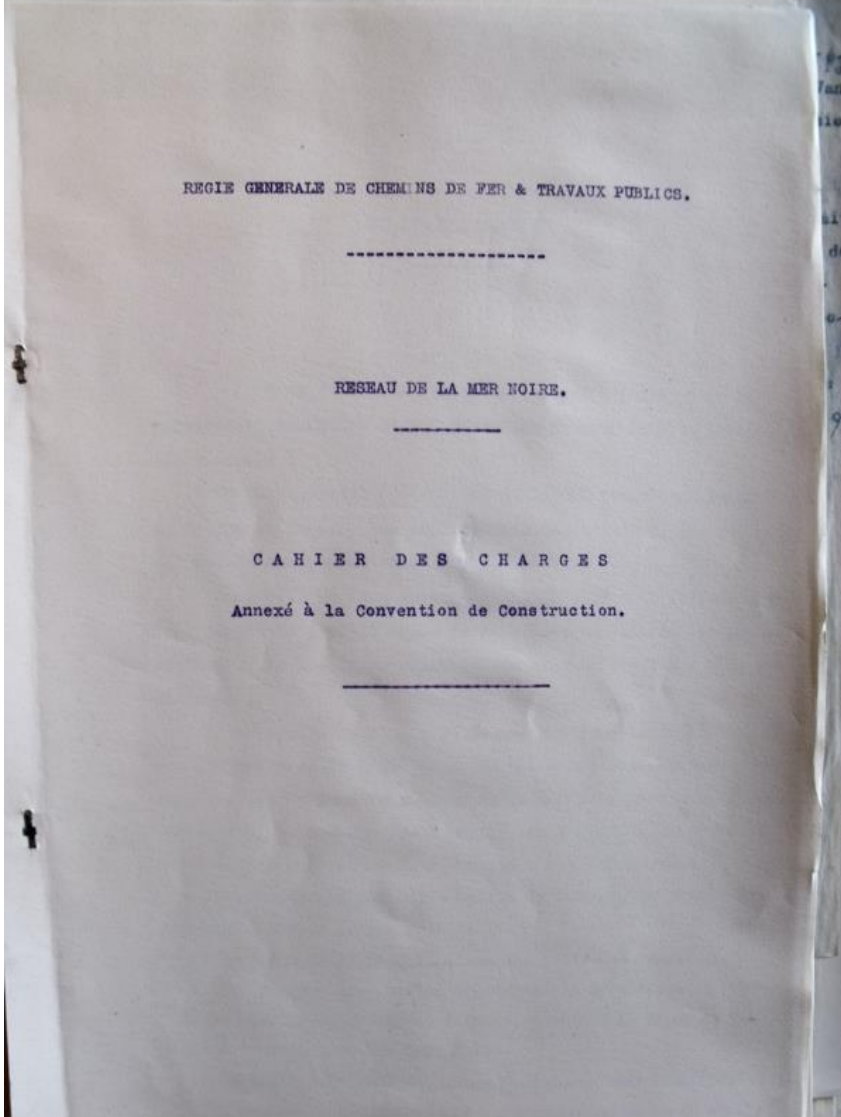
Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001.

EKLER

Ek 1. Fransız R gie G n rale  irketi tarafından Hazırlanan Harita (AMAEF, CADN, Constantinople/ S rie E, Dossier 417)



Ek 2. Régie Générale de Chemin de Fer Şirketi ile yapılan mukavele (AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417)



Ek 3. R gie Générale  irketi Tarafından Samsun-Sivas Hattında Topografya alışması (AMAEF, CADN, Constantinople/ Série E, Dossier 417)



Extended Abstract

The 19th century marked a period when the Ottoman Empire abandoned its traditional statist policies and expanded its international reach. As part of its modernization efforts, the state took numerous steps in industry and transportation. Railway investments, particularly in transportation, were among the state's most pressing projects. During this period, lacking the labor and capital advantages of Europe, the state was forced to seek the support of foreign capital. As is well known, the most important objectives of railway investments were both effective tax collection and easier access to foreign markets. Furthermore, to combat rebellions, the state consistently supported railway construction. During this period, the Ottoman Empire, lacking its own capital, granted concessions to states such as Great Britain and France, beginning railway construction in 1850. Investments, which began with the construction of the İzmir-Aydın railway in Anatolia, spread to central Anatolia and the southern provinces after German capital undertook the Anatolian railway project after 1890. The rapid construction and completion of the lines by the Germans shook the railway interests of other European powers in the Ottoman Empire and competition increased significantly. After the declaration of the Second Constitutional Monarchy, it is clear that the rapprochement between Sultan Abdulhamid II and Germany in the field of railway policy was opposed. In particular, the Young Turks' rapprochement with France and England increased the competition for the new railway networks to be built in Anatolia, and it was at this stage that the Americans became a partner in this competition with the Chester project.

The opening of the Suez Canal, in particular, marked a period of heightened competition between the great powers. This article focuses specifically on railway investment in the Black Sea and Eastern Anatolia regions, and the rivalry between the great powers in this region. The idea of building a railway in these regions dates back to 1850. However, financial constraints and the difficulty of transportation in the region delayed this investment. During the period of the Second Constitutional Monarchy, one of the most important projects emphasised by the new administration was the construction of a railway network from Northern Anatolia to Eastern Anatolia. An analysis of the documents from this period shows that the Committee of Union and Progress agreed that these regions had been neglected during the reign of Sultan Abdulhamid II and that they should be connected by rail. At that time, Karekin Paştırmacıyan, one of the deputies of Erzurum during the Second Constitutional Monarchy, wrote an important report on the railway connection of the region. According to Paştırmacıyan, a railway from the Black Sea to eastern Anatolia would free the region from anarchy and open it up to the

outside world. It would mark the beginning of a major development in a region that was home to 1/3 of the empire's population. Paştırmacıyan says the state should adopt a new strategy in granting railway concessions. According to this, the use of the mines in the regions through which the lines will pass will be transferred to the companies, following the example of new projects in Europe. In this way, there will be no need to pay a kilometer guarantee on the lines to be built, and the people of the region will have the opportunity to work in the mining sector. In this case, it will bring additional benefits to the development of the region.

In 1911, the Ottoman Empire initiated railway construction by signing an agreement with the French Régie Générale company. However, an examination of French consular reports from the period reveals that the Russians and the French, in particular, experienced difficulties with railway construction. This is because the Ottoman Empire and Russia signed an agreement in 1900 regarding railway construction. According to this agreement, the Ottoman Empire could not build railways in areas close to the Russian border, or if it did, it would have to contract them out to Russian capitalists. After construction began, the Russians initially opposed the railway on military grounds. A railway extending from the Black Sea to Eastern Anatolia, in particular, would provide the Ottoman army with rapid access to the region, placing Russia in a strategic difficult position. At this stage, diplomatic notes were sent to both the Ottoman Empire and France. The French, however, believed that negotiations had been conducted with Russia before the railway concession was granted and that Russia was not opposed to the lines to be built there. However, with M. de Giers becoming Minister of Foreign Affairs, the Russians changed their minds. According to the French, by refusing to allow the railway to be built on the territory of the Ottoman Empire, a sovereign state, they were harming French interests and also allowing the Germans to gain all the privileges of the Baghdad railway struggle. This was contrary to the Franco-Russian alliance. At this stage, the Russians allowed the railway to be built as far as Erzincan.

They then demanded specific time guarantees for the completion of the lines. For example, they stated that the railway to Erzurum should take 16-20 years. At this stage, the French told the Russians that they were trying to secure concessions, particularly in the Lake Van basin, where Americans were also involved in the construction of the line. The Ottoman Empire's view of American capital as an alternative particularly worried the French. At this stage, the Russians announced that the railway they had built in the Caucasus was incomplete and that this line would connect to Armenia, which would be more advantageous for France.

This time, however, there were disagreements with the Baghdad Railway Company and the North Anatolian Railway Company about the routes. As a result, the route of the Black Sea railway was changed. In addition, many articles were written in the French press saying that the railway to be built in Northern Anatolia was unnecessary and that the investments to be made should be made in Syria and Lebanon, saying that the investments to be made in Anatolia would benefit the Germans and that the Germans controlled Anatolia, so the railway should not be built. Accordingly, the first mistake made by the French was that in 1910, Mr. Revoil, the General Manager of the Ottoman Bank, and Mr. Bompard, the Ambassador in Istanbul, cancelled the Homs-Baghdad railway project so as not to spoil relations with Germany. Rumours that the Germans would go to war rather than see this project realised led to the cancellation of this project. Other mistakes made by the French were the construction of the economic line to Sivas in Anatolia, the Erzincan-Erzurum line and the line connecting Mardin-Diyarbakir to the German railways. In Europe, the Danube-Adriatic line for Serbia, the Monastir-Yania line in southern Albania and the lines connecting the north-south networks of Albania were considered unnecessary investment opportunities for the French. Bids were also submitted for the construction of the ports of Jaffa and Tripoli in Syria and Zonguldak (Heracles) on the Black Sea.

While all these developments were taking place, it is clear from the documents that the biggest problem facing the Ottoman administration was a lack of capital. While the Committee of Union and Progress government had previously criticised Sultan Abdulhamid II for not having a sound railway policy, it is clear that at this stage they were caught between the great powers. On the one hand, he encouraged the French to compensate for German capital, while on the other he tried to convince the Russians. For this purpose, before the First World War, he made an agreement with both German and French capitalists and agreed to divide the whole Anatolian and Syrian geography into zones of influence. Therefore, the lack of funds and the need for money show that the Ottoman administration could not pursue an independent policy after the Second Constitutional Monarchy.