

RUS SERMAYEDARLARININ OSMANLI DEMİRYOLLARI ÜZERİNE BAZI YAZIŞMALARI

Some Corresponds of Russian Financiers on Ottoman Railways

İlknur Haydaroğlu *

İsmail Pehlivan **

ÖZET

Emperyalist devletlerin, uluslararası pazarlarda, edindikleri sömürgelerde rekabet etmelerinin temelinde para, paraya bağlı güç kazanma düşüncesi vardır.

Oldukça elverişli ve kazançlı bir Pazar olarak gördükleri ve hem siyasi, hem ekonomik, hem de stratejik açıdan güçlerine güç katabilecek olan Osmanlı İmparatorluğu bu rekabetin odak noktası olmuştur.

Ticari açıdan üstünlük sağlamanın, ticareti kolaylaştırmanın ve kaynak transferini gerçekleştirmenin en kolay yolu da taşımacılık işini hızlı ve modern bir hale getirmektir.

Bunun o zaman için en ideal yolu demiryolu idi. Kendi çıkarları için kullanmak amacıyla Osmanlı topraklarında demiryolu yapımını gönüllü olarak üstlenen, ancak çeşitli imtiyazlarla kâr garantisi de alan bir çok şirket faaliyete geçmişti.

Bu sırada da çeşitli oyunlar, entrikalar, siyasi manevralar gerçekleştirilmişti. Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili çok eski tarihsel hedeflere sahip olan Rusya da olabildiğince bu sahnenin içinde yer almıştır. Metin içindeki mektuplar, Osmanlı demiryolları ve uluslararası pazar paylaşımı konusunda Avrupa güçleri arasında ortaya çıkan tartışmalarla ilgili Rus görüşlerine ilişkin bazı bilgiler edinmemizi sağlamaktadır. Bu çalışma ile izlenen demiryolu politikaları konusunda bir takım Rus görüşlerini ortaya koyan bazı mektupları sunarak ve Rusya'nın bu mücadeledeki yaklaşımını anlamaya çalışacağız.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İmtiyaz, Pazar, Sömürgecilik, Bağdat-Berlin Hattı

* Yrd. Doç. Dr. DTCF Tarih Bölümü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı öğretim üyesi.

** Arş. Gör. DTCF Tarih Bölümü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı.

ABSTRACT

The rivalry among the great powers over the international and colonial markets in the XIXth century was mainly based on money and constant battles for the monetary control. The best way for such an advantageous control was surely the modern systems of railway and communication in the century under study. Naturally, the Ottoman Empire was deeply affected in these rival dynamics.

The leading imperial counties exercised their influence voluntarily on the construction of Ottoman railways for their own benefits; their companies were, in return, granted various payoffs from the Ottoman Empire. It was important to use the advantages in the quick and modern means of transportation.

Meanwhile, the political affairs of the Empire dwelled on different themes, such as infinite intrigues, political games and maneuvers. Russia which had long-standing historical goals regarding the Ottoman Empire was also within this scene as well. In this context, letters derived knowledge about the Russian views on the disputant among the powers for the Ottoman railway system and search for the international markets. This study presents a selection of letters indicating the Russian point of view on the development of leading railway policies and tries to enrich understanding effectively on the Russian views of the War.

Key Words: railway, privilege, colonialism, Bagdat-Berlin Railway.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu ile ilgili düşünceler ve yapım çalışmaları ilk olarak Kırım Savaşı'ndan sonra gündeme gelmiş, ancak büyük sermaye, teknik bilgi ve donanım gerektirdiği için bu iş bütünüyle yabancı şirketlere bırakılmıştı¹.

Üretimin yoğunlaşması sermayenin merkezileşmesi, kendi durumunu korumak veya iyileştirmek isteyen kapitalistlerin giriştikleri rekabet, üretim tekniklerinin gelişmesi, bu teknik ilerlemeye ayak uyduramayan kapitalistleri saf dışı bırakırken, küçük işletmelerin sermayeleri giderek büyük şirketlerin kontrolüne girmiş, küçük tasarruf sahiplerinin kaynakları bir araya toplanarak daha geniş yatırımlara, anonim şirketlere yönelmişti.

Anonim şirketlerin kuruluşuyla işlem ve sermayenin birkaç büyük şirketin elinde bulunmasından oluşan *tekelcilik*² ise *emperyalizmi* getirmişti. Çünkü büyük sermayenin daha da büyümesini sağlayacak işlemlerin yapılacağı

¹ Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. VII, TTK., Ankara, 1977, s. 268.

² Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul, s. 15.

“pazar” gerekiyordu. Bu pazarlar emperyalist bir düşünce ve uygulamayla elde edilebilecek hedeflerdi.

Kendi ülkelerinin pazarlarını aralarında paylaşan tekeller, sermaye ihracı veya hammadde arayışı ile dünya pazarlarını da paylaşma yoluna gittiler.

Uluslararası tekellerin bu ekonomik paylaşımının yanı sıra politik paylaşım da söz konusuydu. Bunun da en elverişli yolu sömürge imparatorlukları kurmaktı. Bu sermaye ve hammadde akışını kolaylaştırıp hızlandıran vasıta da genelde demiryolları (ucuzluk ve güven bağlamında) olmuştu. Bu vasıta Hindistan yolunun açılmasını sağlarken, Rusya'nın da endişelerinin başlamasına vesile oluyordu. Bu endişeden ve sonrası gelişmelerden daha sonra söz edeceğiz.

Doğrudan yatırımlar yoluyla sanayiînin ve madenciliğin gelişmesi, tarımda kapitalist ilişkilerin hızlanması, Avrupa pazarlarındaki değişmelere bağlı olarak Osmanlı dış ticaretinin de değişmelere uğraması ve demiryollarının yapımı³ hammadde aktarımı için teknolojik destek sağlanması, hammadde kullanımına yarayacak fabrikaların yapımı, sermaye girişini gerçekleştirecek ticari ilişkilerin ve işlem hacminin uluslar arası bazda artırılması, bütün bunların oluşturulabilmesi için kimya, elektrik, demir-çelik sanayiînin ve makineleşmenin öneminin kavranarak gerekli girişimlerin başlatılması aşamaları, *kartel*, *tröst*, ve *sendika* kurumlarının oluşturulması gibi gelişmeler, sosyal yaşantıda kalitenin yükselmesini, sanayi atılımını, teknolojik yatırımları öngören koşulların iyileştirilmesi çabalarını gündeme getirmişti. Bu da dış kaynaklı emperyalizm siyasetinin faydalı yanını işaret ediyordu.

Siyasi, askeri ve ekonomik açıdan güçlü devletlerin, devamlılık ve devinim sağlamak amacıyla, ülkeleri dışındaki her türlü işe yarar kaynağa yönelmeleri, ekonomik üstünlükleri ve ellerinde bulundurdukları ticari pazarlar sayesinde kazandıkları üstünlük, onlara büyük bir güç sağlamıştı. Bu üstünlüğü yine kendi güçlerini artırmak için kullanmaları sonucu başlattıkları emperyalist uygulamalar, egemenliklerini kurdukları, sömürülen devletlere her zaman zarar vermekle birlikte, yine kendi çıkar siyasetleri için gerçekleştirdikleri bazı yaptırımlar yönünden, sömürdükleri devlet yararına da olabilmışti.

Demiryolları da bunun güzel örneklerinden biriydi. Zaten demiryolu fikrini, (kullanabileceklerini düşündükleri ülkelerde) ortaya atıp, inşası için baskı yapanlar da yabancı devletlerdi. Aynı durum Osmanlı devleti için de geçerliydi.

Osmanlı imparatorluğu'nun bu fikre sıcak bakmasında ise çeşitli beklentiler etken olmuştu. Bunlar; çok geniş bir alana yayılmış olan

³ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 9.

imparatorluğun en uzak köşesine dahi gerektiği anda yeterli ve hızlı bir şekilde asker-teçhizat göndererek asayişin teminini en kısa zamanda sağlamak ve ticari taşımacılığa bağlı olarak halkı refaha kavuşturmaktı. Bu refah Avrupa devletlerinin uzun zamandır imparatorluktan istediği, her pazarlık konusunda en geçerli neden olarak öne sürdüğü, imparatorluğun her işine karışmasına vasıta olan bir olguydu.

Böylece demiryolları sayesinde belki bu bahane de ortadan kalkar, Avrupa devletlerinin ikide bir ileri sürdükleri *yetersiz islahat* gibi bir nedenle devletin iç işlerine karışmaları önlenebilirdi.

Üstelik demiryolları sayesinde az da olsa kâr elde edebilme ve bir kaynak yaratabilme olasılığı vardı.

Bütün bunların yanında Osmanlıya, hatta II. Abdülhamit'in şahsına mal edilen "yenilik ve ilerleme düşmanı" sıfatının geçersiz kalabileceği ihtimal dahilindeydi.

Meydana gelebilecek her türlü olasılığı değerlendiren imparatorluk, demiryollarına gereken ilgi ve önemi göstermeye hazır hale gelmişti.

Bazı ayrıcalıklar için elverişli şartlar oluşturulmuş, ilk hat Avrupa şirketlerinin büyük kâr payı bekledikleri kalabalık ve bereketli topraklara sahip, Avrupa devletleriyle de teması kolayca sağlayabilecek bir bölgede düşünülmüştü.

Demiryolları için bir çok proje bulunmasına rağmen en dikkati çekenlerden biri İstanbul'u, Balkanları baştan başa geçerek, Viyana'ya ve Paris'e bağlayacak olan geniş bir demiryolu şebekesi projesiydi.

Bu proje öncesinde 1850'de İngilizler Anadolu'da Samsun, Amasya ve Sivas demiryolu hattı inşasının imtiyaz hakkını almışlar, ancak yine aynı dönemde bu konudaki uluslar arası rekabet yüzünden bu proje hayata geçememişti⁴. 1856'da Köstence-Çernovada ve İzmir-Aydın hatlarının 1861'de Rusçuk-Varna, 1863'te de İzmir-Kasaba hatlarının yapımı izni verilmişti⁵.

Daha önce Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları yapımı gündeme geldiğinde Rusya'nın huzursuz olduğundan söz etmiştik, kendi çıkarlarıyla, Avrupa devletlerinin çıkarlarının örtüşmesi ve kendi emellerinin tehlikeye gireceğini düşünmesi Rusya'yı bir çok engelleme arayışına yöneltmişti. Bu konuda yazılmış mektuplar⁶ bu çabaların örneklerindedir.

⁴ P. A. Chiachev, *Pisma o Turisii*, İzdatelstva Vostochnoi Literaturı, Moskva, 1960, s. 16

⁵ Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, 1994, Eren Yayınları, İstanbul, s. 21

⁶ *Konstantin Petroviç Pobedonostsev ve Yazışmalar Mektuplar ve Notlar*, Cilt I, Gosudarstvennoe İzdatelstvo, Moskva-Petrograd, 1923 s. 570 (К. П. Победоносцев и его корреспонденты, письма и записки с предисловием М. Н. Покровского, Том I, Государственное

Mektuplar Çar Velihatı III Aleksandr, siyaset adamı Konstantin Petroviç Pobedonostsev⁷, diplomat Girs Nikolay Karloviç⁸ ve demiryolu yapımcısı ve işletmecisi Samuel Solomanoviç Polyakov⁹ arasında Anadolu, Balkanlar ve İran demiryolları konusunda yapılmış yazışmaları içermektedir¹⁰.

Demiryollarına, Avrupa devletleri ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki demiryolu kökenli ilişkilere değinen mektuplar Rusya'nın bu konuya bakış açısını, demiryolları tarihindeki belli aşamalarda aldığı yeri, Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları için düşünce ve aksiyonlarını ortaya koyması bakımından oldukça önemlidir. Osmanlı topraklarındaki demiryolu gelişmelerinden söz ederken yeri geldiğinde bu mektuplara da yer vermek, konuya Rusya açısından bakışı sağlayacaktır. Amacımız Osmanlı demiryolları tarihçesini incelemek, gelişmeleri ortaya koymak değildir.

Издательство, Москва-Петроград, 1923., adlı eser 27645 kayıt no ve 14.11.940 geliş tarihiyle Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Kütüphanesi kayıtlarında yer almaktadır.)

⁷ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, (1827-1907): Rus siyaset adamı, hukukçu ve politika yazarı. 12 Mayıs 1827'de Moskova'da doğdu. 1845 yılında hukuk öğrenimini bitirdi ve Yasama meclisinde işe başladı. 1860-1865 yılları arasında Moskova üniversitesinde yurttaşlık hakkı hukukuyla ilgilendi. 1861 yılından itibaren ileride Rusya çarı olacak knyazlara -III. Aleksandr ve II. Nikolay- dersleri verdi. 1868'de senatör, 1872 yılında Devlet Konseyi Üyesi oldu. 1846 Haziranında Temsil Senatosunun 8 Nolu yürütme biriminde titulyarnii sovetnik (Çarlık Rusya'sında 9. sınıf yurttaşlık unvanı) unvanıyla görev yaptı. 1848 yılında Senatonun 7.ci (Moskova) departmanına tayin edildi, daha sonra Senatonun 8 nci düzeyinde baş sekreterlik görevini yürüttü. Ayrıca Rusya'da dönemin parlamentosunda hukuk alanındaki reform çalışmalarına katıldı ve bu alanda birçok çalışmalarda bulundu. <http://www.rulex.ru/be.htm>; <http://www.rus-sky.com/rc/>; <http://encycl.yandex.ru/>.

⁸ Girs, Nikolay Karloviç: (1820-1895): Dışişleri Bakanlığı'nda da görev yapmış bir Rus diplomatı. Yoksul bir memur ailesine mensuptur. İlk eğitimini özel olarak evinde aldı. 1838 Ekiminde 9. dereceden yurttaşlık unvanıyla Çar Köyü Lisesinde eğitim gördü. Çok geçmeden Dışişleri Bakanlığı Asya Bölümü'ne birim şef yardımcısı olarak tayin edildi. 1875 yılına kadar, genellikle diplomatik görevle, yurtdışında bulundu. Yaş konsolosluğunda mütercim yardımcılığı, Rusya'nın İstanbul Büyükelçiliğinde ortaelçi sekreterliği görevlerinde bulundu. Moldovya ve Valahiya prensliklerinde tam yetkili kançılara yöneticiliği, Mısır'da da konsolosluk görevlerinde bulunmuştur. Ayrıca Tahran, İsviçre, Norveç ve diğer bir çok yerde değişik görevlerde bulunmuştur. <http://www.rulex.ru/be.htm>; <http://www.rus-sky.com/rc/>; <http://encycl.yandex.ru/>.

⁹ Polyakov, Samuel Solomanoviç, (1837-1888): Ünlü Rus kapitalisti ve bankeridir. Aynı zamanda demiryolu yapımcısı ve işletmecisi. 1860-1870 yıllarında demiryolları imtiyazları dağıtıldığı dönemde büyük bir rol oynamıştır. Rumeli Demiryolları imtiyazını alan ünlü Avusturyalı banker Marues Baron de Hirsch'in kayınbabasıdır. Kursk-Harkov, Harkov-Azov, Kozlov-Voronejski-Rostov, Orlov-Gryazki, Fastovski ve Bender-Halatsti yollarını inşaa etmiştir. <http://www.rulex.ru/be.htm>; <http://www.rus-sky.com/rc/>; <http://encycl.yandex.ru/cgi-bin>.

¹⁰ Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları yapımı konusunda hazırladığı özel ve kurumsal raporların yer aldığı Rus Arşiv belgeleri için bkz. Batmaz, Eftal, " Rusya Devleti Askeri-Tarih Arşivi'deki Türkiye İle İlgili Belgeler", *Kebikeç*, S:14 (Ankara, 2002) s. 81-109.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının yapımı ve işletilmesi konusundaki siyasi ve iktisadi mücadeleler Osmanlı-Rus ilişkilerini de zaman zaman etkileyen olgulardan biri olarak kendini göstermiştir.¹¹

Osmanlı İmparatorluğunun özellikle İngiltere ve Almanya ile gelişen ilişkileri, Osmanlının paylaşımının gündemde olduğunu gören Rusya'yı telaşlandırmış ve Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa devletlerinin etki alanına girmesine engel olmaya çalışmıştır. Almanların ve İngilizlerin Hint Okyanusu'na inmek için Osmanlı ülkesini bir basamak olarak kullanma çabalarından sayılabilecek demiryolu inşasına karşı çıkması, Rusya'nın bu gelişmelerden etkisinin giderek kırıldığını görmesinden kaynaklanıyordu. Berlin'den başlayıp Bağdat'a kadar uzanabilecek bir demiryolu hattı, bu hattın geçtiği coğrafi bölgelerdeki maddi zenginliklerin de bu hattın inşacısı ve işleticisi güçlerin elinde olması anlamına geliyordu. Bu gelişmeler Rusların endişelerini giderek arttırıyor, özellikle Rusya sınırlarına yakın bölgelerde demiryolu inşasına engel olmaya çalışıyordu¹². Bu engelleme çabası Osmanlı'dan duyulan endişeden çok, Batı emperyalizminin Rus İmparatorluğu coğrafyasına yönelebileceği kuşkusundan kaynaklanıyordu. Rusya böylesi çalışmaların aynı zamanda siyasi gücü pekiştiren bir etki taşıdığını da biliyordu. 11 Aralık 1886'da İmparatora yazılan bir mektupla bu endişeler ve ne gibi önlemler alınması gerektiği düşüncesi açık bir biçimde ortaya konuluyordu.¹³

Bu güne kadar yapılan çalışmaların pek çoğunda Rusların Bağdad-Berlin demiryollarına karşı çıktığı, bu konudaki çalışmalara katılmadığı yada böyle bir çabasının olmadığı yönünde verilerle karşılaşmaktayız. Dönemin Rus siyasetçilerinin ve bir takım resmi şahısların yazışmalarından anlıyoruz ki, ya engellemek, yada kendi etkileri altına alabilmek yoluyla bu sürece katılmak için oldukça yoğun çabalar göstermişlerdir.¹⁴ Özellikle Balkan Demiryollarının ve Türk Demiryollarının satın alınması¹⁵ çalışmaları, Rusların özellikle Osmanlı toprakları üzerindeki demiryollarına ilgisini açıkça ortaya koymaktadır. Ancak bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında bulunan savaş durumu, Rusların demiryolları ile ilgili niyetlerini kapalı bir biçimde ortaya koymalarına neden olmuştur.

Bizim amacımız bu gelişmeler olurken Rusya'nın takındığı tavır, düşüncesini, siyasi beklenti ve uygulamalarını yansıtan mektupları irdelemektir. Bu mektupların içeriğini aktarabilmek için de olaylar sırasındaki yerini

¹¹ Novıçev, A.D., Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, Onur Yayınları, Ankara, 1979, s.27.

¹² Kurat, Akdes Nimet, Türkiye ve Rusya, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s., 130

¹³ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s. 570.

¹⁴ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s.734.

¹⁵ Novıçev, A.D., *ag.e.*, s.17; K.P.Pobedonostsev, *a.g.e.*, s. 525

saptayabilmek amacıyla belli bir noktadan gelişmelerin akışını da vermek zorundayız. Temel aldığımız mektuplar ve onların çerçevesinde Osmanlı demiryollarının tarihi süreçteki gelişimi, devletler arası politik oyun ve beklentiler de söz konusu edilecektir.

Ruşuk-Varna demiryolu konusundaki 713-714 numaralı mektuplar bu demiryolu ve yolu gerçekleştiren şirket hakkında detaylı birer rapor görünümündedir.

Mektuplara göre hattın uzunluğu 230 km., sermayesi 45.000'lik 20'şer hisse, 20'şerlik 137.000 tahvil yada 500 frank civarında hesaplanmış¹⁶ Osmanlı hükümetinin¹⁷ yıllık 120.000 franklık garanti sağlayacağı yada Berlin Antlaşması gereği Bulgar Hükümetinin 3 milyonluk kefalet vereceği bildirilmiştir.

Demiryolunun, yönetimde, hizmette ve işletmede kötü bir organizasyonla kâr edemediği, bütün gelirin garantilerle birlikte, işletmedeki açıkların kapatılması için kullanıldığı belirtilen mektuptan¹⁸ 1875 yılına kadar yine de biraz gelir elde edildiği, hissedarların ve tahvil sahiplerinin kâr alabildiği anlaşılmaktadır. Mektupta Rusçuk-Varna Demiryolu şirketinin hissedarlarının ve tahvil sahiplerinin ellerindeki kağıtlar yerine Bulgar Prensiği'nde belli oranda görev yükümlülüğü üstlendikleri ve bu anlaşmanın Filippopolski ihtilali olunca hayata geçirildiği yer almaktadır¹⁹. Devamında Baron Hirsch'in hisselerin büyük bir bölümüne sahip olduğu için işletmeye de bütünüyle sahip olduğu, hemen hemen bütün kurumların, Londra'dan adamları tarafından yönetildiği belirtilmektedir.

Aslında daha önce sözünü ettiğimiz Balkanları baştan başa geçerek İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacak olan projede ana hat İstanbul, Belgrad arasında olacak; Dedeağaç'ta Edirne'de, Selânik'te ve Avusturya sınırında belli noktalar oluşturulacak, tali hatlarla desteklenecekti. 2000 km.lik bu projenin imtiyazı 99 sene için Avusturyalı Banker Baron Hirsch'e verilmişti (17 Nisan 1869)²⁰. Kilometre başına 14.000 franklık garanti, işletme ve hasılatın 8.000 franklık pay, Baron Hirsch'in imtiyazı kötüye kullanması gibi olumsuzluklardan dolayı (parça parça da olsa İstanbul-Edirne, Edirne-Dedeağaç, Edirne-Sofya

¹⁶ Aynı hat için Ufuk Gülsoy 224 km. E. Ziya Karal ise 220 km. uzunluk belirtmişlerdir. Gülsoy, U., a.g.e, s. 21; Karal, E. Ziya, *Osmanlı Tarihi*, Cilt: VIII, TTK, Ankara, s. 369.

¹⁷ Mektupta Osmanlı Hükümeti yerine Türk Hükümeti ibaresi kullanılmıştır ve bu durum bir çok mektupta bu şekildedir. Osmanlı Hükümeti yerine Türk Hükümeti ibaresinin kullanılması dikkat çekicidir.

¹⁸ 714 numaralı mektup, S. Samuel Polyakov tarafından yazılmış.

¹⁹ Aynı numaralı mektuptan.

²⁰ Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*; C. VII, TTK, Ankara 1977, s. 269.

hattının bir kısmı tamamlanmasına rağmen)²¹ istenen sonuç sağlanamayınca 1871'den itibaren Osmanlı İmparatorluğu, demiryolları için yabancılara imtiyaz vermekten vazgeçip, kendi olanaklarıyla demiryolu yapımına girişmişti²².

Ancak istenen kalite, verimlilik ve hat uzunluğu elde edilememiş, bu çabalar 1891'e kadar sürmüştür. İstenen hedef tutturulamayınca, yeniden yabancı şirketlere imtiyaz verme yoluna gidildi.

İmtiyaz konusunda en şanslı olan ve ilk davranan devlet İngiltere olmuştu.

Batı Anadolu'da ticaret her zaman yoğun ve önemli boyutlarda gerçekleşmişti. Batı Anadolu'yu bölgenin en önemli, büyük limanına; İzmir'e bağlayacak ucuz ve güvenli bir taşımacılık sistemi, hem ticari kapasitenin artması, hem de kâr payının yükselmesi açısından çok önemliydi. Ancak hep malî açıdan yetersiz olan, hem de teknik olanaksızlıklar içinde bulunan Osmanlı Devleti için böyle bir proje altından kalkılamayacak kadar ağır bir yük demektir.

Bu işin gerçekleştirilmesinde, maddi-manevi yatırımlarını daha önce gerçekleştirerek Osmanlı yöneticilerini bu fikirle tanıştıran, onay gören, atağa kalkmış, gönüllü ve en istekli devlet biraz da koşullar gereği İngiltere'ydii.

1855 yılı Temmuzunda, İzmir'de İngiliz Robert Wilkin ve dört ortağı kendi adlarına bir dilekçe ile Osmanlı Devletine müracaat edip İzmir-Aydın arasında demiryolu yapımı için imtiyaz istediler²³.

1856 Eylül'ünde kurulacak şirketin sermayesinin % 3.3'ünün güvence olarak Osmanlı Devleti'ne verilmesi, 70 km.lik ilk bölümünün 1866 Eylül'ünde bitirilmesi koşuluyla imtiyaz verildi. İmtiyaz ayrıca Osmanlı Devleti'nin 50 yıl boyunca şirket sermayesinin % 6 kadarını her yıl kâr garantisi olarak şirkete vereceğini, demiryolu yapımı için gerekli her türlü emtianın gümrük vergisinden muaf tutulacağını, demiryolu yapımı sırasında, toprak, maden ve orman kullanımına ücretsiz olarak izin verileceğini ve hattın 45 km.lik çevresindeki madenleri az bir vergiyle şirketin işletebileceğini de kabul eden maddeleri içermekteydi²⁴.

Wilkin ve arkadaşları elde ettikleri bu hakları İngiltere'de bir gruba sattılar. 1857'de "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu" adıyla bir şirket kuran bu grup yeni bir güzergah projesi hazırlattı. Ancak kriz döneminde girişilen bu masraflı iş için gerekli parayı bulmak hiç de kolay değildi²⁵.

²¹ Karal, Enver Ziya, *a.g.e.*, C. VII, s. 270; Imbert, Paul, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri-Türkiye'nin Meseleleri*, Çev: Adnan Cemgil, 1989, İstanbul, s. 69.

²² Karal, Enver Ziya, *a.g.e.*, C. VII, s. 270.

²³ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 52.

²⁴ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 52.

²⁵ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 53.

Böylece İzmir-Aydın demiryolu inşasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolunu gerçekleştirme şerefi İngilizlerin olmuştu. Bu bir çok yeniliği ve gelişmeyi de beraberinde getirmişti.

Bunlar yeni demiryolları ve sosyal yaşantıdaki değişikliklerdi. Tarım teknolojisinin gelişmesi, sigortacılığın ticari işlemlerde kullanılır bir yöntem olarak Osmanlı topraklarına girişi²⁶, haberleşmedeki gelişmeler, halkın kültür ve refah seviyesinin yükselişi hatta tarımda feodalizmden kapitalizme geçiş²⁷ ve nüfus yoğunluğundaki artış, ticaretin hacminin demiryollarına bağlı olarak büyümesi görünürdeki etkileşimlerdi.

İngilizlerle devam edilen yolda 1863'te İzmir-Kasaba demiryolu imtiyazı Edward Price'a verilmiş, o da bir yıl sonra imtiyaz hakkını bir İngiliz şirketine devretmişti. Şirket bu imtiyazı 1893'de George Nagel'a bırakmış, o da 1894'te bu hakkı merkezi Paris'te olan "İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları Kumpanyası"na satmıştı²⁸. Böylece İngiliz tekelinde gibi görünen Osmanlı demiryolları inşaatı ayrıcalığı Fransızlara da geçmiş oluyordu. Dahası 1888'de Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara'ya uzatılması işi merkezi Berlin'de olan "Deutsche Bank" adına işlem yapan Alfred Kaula'ya verilince Alman sermayesi de Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazlarının ortaklarından olmuştu²⁹.

Ancak bu gelişmeler olurken kapitalist ülkelerin 1870'lerde geçirdiği ekonomik kriz en çok İngiltere'yi etkilemişti³⁰. Bunalım atlatılmakla birlikte İngiltere'nin sınaî ve ticarî üstünlüğü sarsılmıştı. Buna karşın Almanya ticarî başarılar kazanmakta, İngiltere'nin Pazar payından gittikçe daha büyük parçalar alarak ekonomik egemenliği ele geçirmekteydi. Böylece İngiliz emperyalizminin dünya üzerindeki egemenliği zayıflıyor, Osmanlı İmparatorluğu giderek Alman emperyalizminin ekonomik ve politik denetimi altına giriyor, Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşı'nda İngilizlere karşı Almanya'nın yanında yer almasını sağlayan gelişmelerin temelleri atılıyordu. Bunun yanı sıra Fransızların İzmir'deki İngiliz ticaretine sekte vurma çabaları da İngiliz üstünlüğünü yok ediyordu.

Osmanlı-Alman yakınlaşması, Osmanlı Devleti'nin bütün samimiyetiyle, gözü kapalı güvendiği bir devlet olarak Almanya'nın öne çıkışı bir çok devlet gibi Rusya'yı da rahatsız etmişti.

Erzurum'a göz diken Rusya Osmanlı birliklerinin kısa sürede Doğu Anadolu'da yığınak yapmasını sağlayacak bir Alman hattı projesini hoş görmemekteydi. Bu tehlikeyi uzaklaştırmak için baskı yolunu deneyerek 1900

²⁶ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 90.

²⁷ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 93.

²⁸ Karal, E. Ziya, *a.g.e.*, C. VIII, s. 466.

²⁹ Karal, E. Ziya, *a.g.e.*, s. 184.

³⁰ Kurmuş, Orhan, *a.g.e.*, s. 184.

Nisan'ında Berlin Antlaşmasıyla (13 Temmuz 1878) saptanan 57 milyon franklık "savaş tazminatı"nın gecikmiş olan taksitlerinin hemen ödenmesini istedi³¹.

Bu baskı Ruslara Karadeniz'de her türlü ulaşım yolunun yapımını ve işletmesini ayrıcalık olarak getirdi³².

Rusya için asıl hedef İngiltere ve Almanya gibi devletlerin bertaraf edilerek, Osmanlı demiryolları üzerinde hak ve söz sahibi olmaktır.

Daha önce sözünü ettiğimiz ve Osmanlı demiryolları konusunda önemli belgelerden sayılabilecek mektuplardan 11 Aralık 1886 tarihli mektupta³³ Rusya'nın düşüncesi açık ve net olarak anlaşılmaktadır.

"Doğuda demiryollarına hakim olmak, güçlü olarak çevreye hakim olmak demektir. Türkiye³⁴ Bulgaristan, Sırbistan ve çevresindeki demiryolları biz Rusların elinde bulunduğu zaman kendimiz için büyük bir güce sahip olurduk.

Türk hükümetince³⁵ Avrupa'da Türkiye'de ve Bulgaristan'da kurulmuş olan demiryolları halihazırda Avusturyalı sermayedarların şirketlerince 50 yıllığına kiralanmış bulunuyor³⁶. Avusturya'dan gönderilen kişilerce işletilmektedir.

İngilizlerin bu demiryollarını, İngiliz hükümetinin ortak olması yoluyla elde etme plânları olduğundan rastlantı eseri haberim oldu. Plan, İngilizlerin Süveyş kanalını gizlice gele geçirmeleri gibi, ticari yolları da gizlice ele geçirmelerini mümkün kılıyordu.

Bu Rusya için felâket olacaktır. Diğer taraftan Rus Hükümeti benzer şekilde, yani ticari yollarla ve özel kişiler aracılığıyla hareket etmeye karar verdiği zaman Rusların bu demiryollarını gizlice ele geçirmesi mümkün olabilir..."³⁷

Mektubun devamında S. S. Polyakov'un ticari çıkarları doğrultusunda bu işe giriştiği, yetkili ve güçlü bazı kişilerle özel ve gizli ilişkiler kurduğu, ticari bir amaç öne sürüldüğü için şüphe çekmediği ve her türlü kuşkuyu ortadan kaldırmak niyetiyle aracı olarak Hollanda borsasına öncelik verdiği ve bütün bu işlerin yürütülmesi için bir sendika kuracağı açıkça anlatılmaktadır.

³¹ Imbert, Paul, *a.g.e.*, s. 27.

³² Imbert, Paul, *a.g.e.*, s. 28.

³³ Mektup No: 525.

³⁴ 1886'da Türkiye ibaresinin kullanılması ilginçtir.

³⁵ Türk Hükümeti ibaresini kullanması daha önce de belirttiğimiz gibi dikkat çekicidir.

³⁶ Karal'ın ve Imbert'in eserlerinde bu süre 99 yıldır.

³⁷ Mektup No: 525.

Üstelik Rus Dışişleri Bakanlığının da kendisine engel teşkil ettiğini, gizliliği korumadığını belirtmektedir. Bununla ilgili görüşlerin yer aldığı satırlara gelince;

“... Dışişleri Bakanlığı bu konuda sır tutamıyor, bu konu bürolarında açığa vuruluyor, yazışmalara giriyor, dolayısıyla da her şey mahvoluyor...”
“...Bakanlık bütün bu değişen olaylarda böylesi önemli yabancı piyasalarda yabancılardan ticari faaliyetlerinin politikası için sadece bize engel oluyor, diğer taraftan yabancılardan bizim piyasada özgürce ve hiçbir engelle karşılaşmaksızın varolmasını sağlıyor. Bizim Don Yolu Berlin’den yönetilen bir şirket tarafından başarıyla satın alınarak, bütünüyle Almanların denetimine geçmiştir. Oysa biz benzeri bir operasyonu hiçbir yerde gerçekleştiremedik...”³⁸

Başka işletme haklarını satın almak için plânlar yapan Rusya’nın kendi işletmelerini yabancılara kaptırması ne kadar ilginçtir. İçinde adeta takdir gizli bu şikâyet Rusya’nın kendi kendine hayıflanmasına ne güzel bir örnektir.

Balkan Demiryolları şirketinin satın alınması konulu mektuplardan 12 Ocak 1887 tarihli olanında İngiltere ve Avusturya’nın zaman içerisinde boyutlarını artırarak ortaya koydukları bütün arayışların, demiryolundaki üstünlük vasfının korunmasına yönelik olduğu ama yine de Avusturya’nın Avusturya-Macaristan bayrağı altında desteklenebileceği görüşü yer almaktadır.

Mektup şu satırlarla devam etmektedir:

“... Türk demiryollarının tamamen Avusturya’nın ellerine teslim edilmesinin Rusya’nın çıkarları için son derece zararlı olduğuna hükmederek, hem bizzat benim için son derece nahoş olan, hem de bu mesele için zararlı olan her türlü ima, şikâyet ve kuşku bertaraf etmek için bu oluşumların (kombinasyon) telgraflarla Havass³⁹ acentesine bildirilmesini emrettik...”⁴⁰

Mektupta açıkça Avusturya’nın üstünlüğüne son verecek olan Balkan Demiryolları Şirketinin satın alınmasına ilişkin umut ve projeler görülebilmektedir. Yine 27 Haziran 1887 tarihli mektupta S. S. Polyakov:

“...Şimdilerde Avusturya Devlet Demiryolları topluluğu, demiryollarının ayrıntılı bir biçimde incelenmesi ve onların ele geçirilmesine yönelik kesin şartların belirlenmesinin hemen ardından, yeniden organize edilmesi için

³⁸ Mektup No: 525.

³⁹ Avusturya’nın demiryollarına tamamen hakim görünmesinin Rus çıkarlarına uygun olmadığı belirtilir çok önemli bir olgudan bahsedilmektedir: “Havass Acenteliği”. Halen Türkiye Cumhuriyeti’nde faaliyet gösteren, üstelik demiryolları ve ilgili Paul Imbert’in kitabının yanı sıra “Türkiye Araştırmaları Dizisi” ile de etkin olan bu acentelik, tarih içerisinde faaliyetleriyle ele alınıp incelenmesi gereken bir olgudur kanısındayız. Bize göre Havass’ın tarihi süreç içerisindeki tarihi kişiliği varsa, olaylara olan katkısı ayrı bir inceleme konusu olmalıdır.

⁴⁰ Mektup No: 712.

İstanbul'a görevli bir komisyon gönderilmesi ve demiryollarının ele geçirilmesi için yoğun bir çaba sarf etmeye başlamıştır.

Kendi hesabıma Paris'teki Türk Demiryolları yönetimindeki bu anlaşmaya ilişkin bütün belgelerle birlikte ayrıntılı bilgileri edindim ve bu işten vazgeçmemi arzulayanların koşullarına ilişkin soruları ortaya koydum...⁴¹

Görüldüğü gibi Avusturya'nın üstünlüğünü sarsmak için hareket başlamıştır ve bu işe karşı çıkışlarda bulunmaktadır. Ancak Rus çıkarları konu olduğunda şahıslar da ellerinden geleni yapmaktadırlar (tıpkı S. Samuel Polyakov gibi).

Bu konuda S. Polyakov'un başarısı sadece Türk demiryollarıyla sınırlı kalmamıştır. Bunu da 29 Ocak 1887 tarihli bir mektuptan anlıyoruz.

"Tahran-Şah-Abdül-Azimet arası demiryolu inşasına katılıyorum ve orijinal imtiyaz antlaşmasını ve ayrıca İran hükümetine teslim edilmek üzere artık hazır durumda olduğu ifade edilen bütün İran Demiryolları İmtiyazı Projesi'ni bizzat tarafınıza (Konstantin Petroviç Pobedonostsev'e yazılmış) sunuyorum. Bunu yada diğerlerini elde etmek mümkün, eğer hükümet birisini isterse şartlar ve yöntemler konusunda görüşmeler yapmak mümkün olacaktır...⁴²

Rusya'nın İran üzerine çalışmaları göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Üstelik çok uzun bir süreci kapsamakta ve diğer sömürgeci devletlerle olan benzerliğini de ortaya koymaktadır.

Emperyalist güçlerin iktisadi ve siyasi gelişmelerin, onları sömürgeci bir eğilimle, yeni topraklar aramaya yönelttiğini belirtmiştik. Diğer bazı ülkeler gibi İran da doğal yer altı ve yer üstü zenginlikleri, stratejik konumu ve yönetimdeki zayıflığı nedeniyle ilgi çekmekteydi. İran Kaçar sülâlesi tarafından idare edilmekteyken, Rusya ile savaş yaşanmış ve sonuçta toprak kaybı, ekonomik çöküntü ile gelen Gülistan (1813) ve Türkmençay (1828) Antlaşmaları, Rusya'yı İran'da hakim duruma getirmişti⁴³.

Böylece Rusya'nın, İran'ın içişlerine karışması sonucu, Hindistan yolunun tehlikede olduğunu gören İngiltere ile Rusya arasında çıkar çatışması başlamıştı. 1825'te Rusya'nın galibiyeti, Rus ticaretinin de İran'da hâkim olmasını sağlamıştı. Ancak 1877'de İran'ın İngilizlerle yaptığı anlaşmayla

⁴¹ Mektup No: 614.

⁴² Mektup No: 713.

⁴³ Moein, Forouzon, *Türkmenistan ile İran İlişkileri*, A. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2004, Ankara, s. 30

Hazar Denizi ile Basra körfezi arasındaki demiryolu yapımının imtiyazı 70 yıl için bir İngiliz şirketine verilmişti⁴⁴.

İngiltere'nin aldığı imtiyazlar çoğaldıkça Rus egemenliği zayıflamaktaydı. 1912 Rus ihtilali Rusya'nın İran üzerindeki etkisini oldukça azaltmıştı⁴⁵.

Ancak Çarlık Rusya'sının İran'a ilgisi kalıtsal bir özellik taşıyordu. (Büyük Petro'nun vasiyetiydi) İlk temas Çar Aleksey Mihailoviç zamanında başlamış, Büyük Petro döneminde (1689-1725) Rusya'nın güçlenmesiyle İran'ın kuzey bölgelerine girilmişti. Çeşitli dönemlerde Rus-İran ilişkileri ve yanı sıra çatışmaları devam etmiş, nihayet 1885'te konuyu ilgi, endişe ve dikkatle izleyen İngiltere, Rusya'nın hedeflerine sınır koymak amacıyla duruma müdahale etmiş, İngiltere ve Rusya arasında İran üzerine gizli bir anlaşma yapılmıştı.

1885 Londra-Petersburg Anlaşması'ndan sonra Şubat 1890'da iki Rus, İran Demiryolu imtiyazını almak için İran Devletine başvurmuştu. Ancak Rus Devleti'nin onayı olmadan hiçbir şey yapamayacaklarını anlayan Poliyakov ve Lev Rafailoviç önce kendi devletlerini ikna edip, desteğini almışlar, sonra da İran'da 1892 Nisan'ında "Rus İstikraz Bankası" adıyla bir şirket kurarak İran'ın petrol rafinerisi, sigorta, taşımacılık işlerinin de imtiyazlarını elde etmişlerdi⁴⁶.

Anlaşıldığı gibi Rusya bu konuda kararludur ve yol almaya başlamıştır. Osmanlı topraklarındaki demiryolları için girişimler zaman içerisinde sonuç getirecek gibi görünmektedir. Kaldı ki, kağıt üzerinde bile olsa Rusya Karadeniz'deki demiryolları imtiyazını alarak belli bir adım atmış ve ilk aşamayı gerçekleştirmiştir.

İnşaata başlanmasa bile bir hak olarak verilen Karadeniz sahillerinde ve Erzurum bölgesinde demiryolları imtiyazı Rusya'nın Anadolu'ya yaklaşmakta olduğunun bir göstergesi gibiydi.

Rusya'nın böylesi bir atakla tehlike oluşturması, İngiltere ve Rusya'nın Osmanlı Devleti aleyhine olası birliklikleri ve İngilizlerin Mısır'ı işgal edip Arap Yarımadası'na yönelmeleri karşısında Almanya ile işbirliği bir garanti, bir tampon olarak görülmüştü⁴⁷.

"*Şimendiferlerimizin inşasını bir dereceye kadar güvenle tevdi edeceğimiz tek devlet Almanya'dır*"⁴⁸ sözü bu ortamda Almanya-Osmanlı ilişkisinin derecesini anlayabilmemiz açısından çok önemlidir.

⁴⁴ Moein, a.g.e., s. 32.

⁴⁵ Moein, a.g.e., s. 34.

⁴⁶ Moein, a.g.e., s. 40.

⁴⁷ Karal, E. Ziya, a.g.e., C. VIII, s. 470.

⁴⁸ Karal, E. Ziya, a.g.e., C. VIII, s. 469.

Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya güvenmesi olağandı. Çünkü Almanya hiçbir toprak talebi olmadığını, sömürgeciliğe karşı olduğunu, ülkelerin bağımsızlığına saygı duyduğunu sadece yatırımlar yaparak yarı sömürge ülkelerinin gelişmesine yardımcı olmak istediğini belirtiyor⁴⁹ önceleri İngiltere'nin savunuculuğunu yaptığı Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünün korunması politikasını benimseyerek "geleneksel dostumuz" payesiyle Osmanlı İmparatorluğu tarafından İngiltere, Fransa, Rusya karşısında bir denge unsuru olarak kabul ediliyordu.

Geleneksel dostumuzun(!) demiryollarından sağladığı üstünlükle başlayan yakınlaşması, Osmanlı Ordusunu adeta Alman emperyalizminin vurucu gücü haline getirmesiyle devam eden ticari bazlı birliktelik sonucu, Almanya'nın Berlin-Bağdat Demiryolu imtiyazını almasıyla oldukça farklı bir boyuta ulaşmıştı.

Alman Emperyalizmi, Bağdat Demiryolunun yapımı ve silah ticareti kanalıyla Anadolu köylüsünü sömürmekle kalmamış, I. Dünya Savaşı'nda yüz binlercesinin de canından olmasına neden olmuştu⁵⁰.

Ekonomik, politik açıdan birbirleriyle her zaman çıkar çatışması içinde olan, bazen çıkar örtüşmesiyle dayanışma yolunu seçen, hep kazançlı olmalarını sağlayacak yönde hareket eden sömürgeci güçlerin, yalnızca siyasi güç değil, onu da sağlayacak para gücü sağlayabilmeleri için verdikleri uğraş daima ezilmekte olan ülkeleri ve onlarla ilgili sürekli değişen projeleri gündeme getirmiştir.

Bu açıdan düşünüldüğünde, sadece elimizdeki bu mektuplardan edinilen izlenimler bile, Avrupa devletlerinin ve Rusya'nın gerek Osmanlı coğrafyasında gerekse Orta Asya ve İran üzerindeki emperyalist mücadelelerinde önemli bir araç olarak gördükleri demiryolları yapımı ve işletmeciliğinde, bir mücadele görüntüsü altında, gizliden bir anlaşma içinde oldukları kanısı uyanmaktadır. Nitekim hemen hemen aynı dönem içinde gerçekleştirilen, gerek Balkanlar'dan başlayarak Orta Doğu'ya yönelik, gerekse İran'a yönelik demiryolları inşası sürecinde buralardaki demiryollarının yapım ve işletme imtiyazını alan ve gerçekleştiren ülke ve kurumların kimliği bu konudaki yargıyı güçlendirecek niteliktedir. Çünkü İran'daki demiryolları inşasını, söz konusu mektuplardan da anlaşıldığı üzere, Rusya'nın üstlenmiş olduğu bilinmektedir.

Bu yönüyle değerlendirildiğinde küçük bir örnek olarak ele aldığımız demiryolları konusundaki birkaç Rus mektubu, Osmanlı topraklarındaki ve çevre ülkelerdeki demiryolu siyasetinde dönemin Avrupa devletleri kadar

⁴⁹ Rathmann, Lothar, Haz. Ragıp Zarakolu, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, 1982, İstanbul, s. 7

⁵⁰ Rathmann, Lothar, *a.g.e.*, s. 13.

Rusya'nın da ne kadar hırslı olduğunu ortaya koymaktadır. Bu Mektuplar bu konuda yazılan bir çok eser yanında bir ayrıntı olarak görülebilir ancak, konuyla ilgilenenler için belli bir açıdan açılmış pencere olarak değerlendirilmelidir..

MEKTUPLAR

Mektup No:507 (Konstantin Petroviç Pobedonostsev⁵¹)'e ithafen.

Bu günlerde Balkan Demiryolları Şirketinin satın alınmasıyla ilgili olarak sürekli Polyakov'a nasıl bir cevap vereceğimi düşünüyordum. Bu hem politik, hem de finansal bir sorundur, çünkü bunun çözümünü şahsen üstlenemeyeceğim. Bu işi daha ileriki bir aşamaya getirmesi için Polyakov'un bizzat karar vermesini öneririm., daha sonra kararını sizin aracılığınızla tarafıma göndersin.

14 Aralık 1886

Aleksandr (Çar velihati)⁵²

Mektup No: 525⁵³

Hükümdara 11 Aralık 1886

Doğuda demiryollarına hakim olmak fiili olarak çevreye hakim olmak demektir. Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan ve çevresindeki demiryolları biz Rusların elinde bulunduğu zaman, böylece kendimiz için büyük bir güce sahip olurduk.

Türk hükümetince Avrupa'da Türkiye'de ve Bulgaristan'da kurulmuş olan demiryolları, halihazırda Avusturyalı sermayedarların şirketlerince 50 yılına kirallanmış bulunuyor. Avusturya'dan gönderilene kişilerce işletilmektedir.

İngilizlerin bu demiryollarını İngiliz hükümetinin ortak olması yoluyla elde etme planları olduğundan rastlantı eseri haberim oldu. Plan, İngilizlerin Süveyş Kanalını gizlice ele geçirdikleri gibi, ticari yolları da gizlice ele geçirmelerini mümkün kılıyordu (çünkü bütün hisseler serbest piyasaya bağlı olarak daha da değer kazanıyor).

⁵¹ Pobedonostsev ile ilgili ayrıntılı bilgi 7 numaralı dipnotta verilmiştir.

⁵² Pobedonostsev, Konstantin Petroviç *a.g.e.*, s. 1059. 494—508 numaralı mektuplar, III. Aleksandr'ın Pobedonostsev'e yazdığı farklı konularla ilgili mektupları ve telgraflardan oluşmaktadır.

⁵³ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s. 1062. 525 nolu mektup; S. S. Polyakov'un 507. nolu mektupta bahsedilen Bulgar ve Türk Demiryollarının elde edilmesine ilişkin mektubundan Pobedonostsev tarafından III. Aleksandr (Çar Velihati) için yazılmış seçme paragraflardan oluşmaktadır.

Bu Rusya için bir felaket olacaktır. Diğer taraftan Rus hükümeti, benzer şekilde, yani ticari yollarla ve özel kişiler aracılığıyla hareket etmeye karar verdiği zaman, Rusların bu demiryollarını gizlice ele geçirmesi mümkün olabilir.

Bu görüşe sahip olarak ticari çıkarlarımın gereği bu işe giriştim ve elbette yetkili ve güçlü birtakım kişilerle özel ve gizli ilişkiler kurdum. Ticaret alanında bu işler genellikle böyle olduğu için benim katılmam da şüphe uyandırmadı, ne de olsa Rus hükümetinin şimdilik kuşku uyandıran benzeri planları da yoktu.

Görünüşte onlarla karşılıklı bir ilişki çerçevesinde, Rus hükümeti bütün benzeri girişimlerden vazgeçtikten sonra, başlangıçta bu iş oldu, oysa neticede benzeri bir kombinasyonun mümkün olduğu akla gelmiyordu.

Bu yüzden her türlü kuşkuyu ortadan kaldırmak için, aracı bir kurum olarak bu konuda Hollanda borsasını öne çıkardım. Bu ayrıca şahsi çıkarları temin etmeyi mümkün kıldığından dolayı, bütün bu işlerin yürütülmesi için bir sendika (bir tür kapitalist tekel) kurmayı öngörmektedir.

Şu halde heyecanlanmadan, acele etmeden Türk ve Bulgar demiryolları hisselerini bildik ticari yollarla ele geçirmenin mümkün olacağını sanıyorum. Bundan sonra ise, belli bir süre içinde dikkatli ve gizli bir çalışmayla Rus hükümeti bu anlaşmaları kendisi ele geçirebilir.

Fakat bu işte başarılı olmak, tam anlamıyla bir gizliliği gerektirir. Dış işleri bakanlığının bilgisinde bu işi neden gerçekleştiremediğimi soruyorsunuz. Zaten bundan dolayıdır ki, çok acı tecrübeler geçirdik: Birincisi, Dış İşleri Bakanlığı bu konuda sır tutamıyor; bu konu bürolarında açığa vuruluyor, yazışmalarına giriyor, dolayısıyla da her şey mahvoluyor. İkincisi, bakanlık, sanırım kendi geleneksel davranışına bağlı olarak, bu plana karşı bir takım itirazlarını ortaya koyuyor.

Ondan (bakanlıktan) duyduğumuz bütün bu değişen olaylar konusunda bir tek cevap vardır: "Bir çok endişemiz olmakla birlikte, bu bize yenilik sağlayacaktır. Dış İşleri Bakanlığı kendilerine cevap vermemize, yazışmalar yürütmemize itiraz edeceğine, bizi rahat bıraksın." Bakanlık bütün bu değişen olaylarda böylesi önemli yabancı piyasalarda yabancıların ticari faaliyetlerinin politikası için sadece bize engel oluyor, diğer taraftan yabancıların, bizim piyasada özgürce ve hiçbir engelle karşılaşmaksızın varolmasını sağlıyor. Bizim Don yolu Berlin'den yönetilen bir şirket tarafından başarıyla satın alınarak, bütünüyle Almanların denetimine geçmiştir. Oysa biz benzeri bir operasyonu hiçbir yerde gerçekleştiremedik.

Tam da bu yüzden, bu olayda bizzat hükümdarın görüşüne başvurmaktan başka bir yöntem görmüyorum. Eğer İmparatorun hükümeti bu planı Rusya ve özerinin gerçekleşmesi için yeterli bulursa, bu işi Rus hükümeti için ve devletin

yararı için memnuniyetle kurmaya başlayacağım, eğer İmparator hükümetin görüşünü içermeyen kendine özgü bir girişimi hükümete önerirse her şeyden vazgeçeceğim ve bu konuda bir ricada bulunmayacağım.

Mektup No: 526⁵⁴

Ekselansları,

Paşam Konstantin Petroviç'e

Şahsi görüşlerinizden herhangi bir endişe duymaksızın, Damadım Baron James Grişa⁵⁵'dan almış olduğum mektubu, siz pek sayın ekselanslarınızın yüksek görüşlerine bizzat sunuyorum. Bu mektubun bazı satırları kırmızı mürekkeple tarafımdan işaretlenmiştir. Başka herhangi bir amacı olduğu hiçbir şekilde aklıma bile gelmeyen, sadece kişisel bir görüş olduğu ve sadece ticari konuda olduğu tarafımda tespit edilen bu soruyu inceleme lütfünde bulununuz efendim.

Bu konuda sizin çok kıymetli tavsiyelerinizi alıncaya kadar, her hangi bir cevap vermekten imtina ederim.

Zamanınızın değerli bir kaç dakikasını şahsım için ayırmanızı alicenaplığınıza sığınarak talep ediyorum.

Sadık uşağınız olarak, siz ekselanslarınızın şerefine nail olmakla canı gönülden saygı ve sonsuz sadakatimle güveninize nail olmayı istirham ederim efendim.

7 Aralık 1886

Samuel Polyakov

⁵⁴ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s 1062. (526. nolu mektup, Balkan Demiryollarının satın alınmasına hakkındaki soru üzerine S. S. Polyakov'un Pobedonostsev'e mektubu (525, ve 507 nolu mektuplarla ilişkili olarak yazdığı mektuptur).

⁵⁵Hirsch, Maurice, baron de (James Hirsch), 1831 Almanya'da Bavyera eyaletinin Munich kentinde doğdu, 21 Nisan 1896 yılında öldü. Zengin bir Yahudi ailesine mensuptur. Başarılı bir inşaatçılık ve finans spekülatoörlüğüyle başlayarak Uluslararası Bischoffsheim and Goldschmidt bankasının Paris ve Londra şubelerinde ortaklık payı sahibi olmuştur. Aynı zamanda Samuel Solomanoviç Polyakov'un damadıdır. [http://www.britannica.com/eb/article; Van der Elst kardeşlerde bulunan Rumeli demiryolu imtiyazının 12 Nisan 1869 tarihinde sona ermesinden sonra bu imtiyazı alma girişiminde bulunmuş ve yapılan anlaşma uyarınca büyük iddialarla Rumeli demiryolları imtiyazını elde etmiştir.](http://www.britannica.com/eb/article; Van%20der%20Elst%20kardeşlerde%20bulunan%20Rumeli%20demiryolu%20imtiyazının%2012%20Nisan%201869%20tarihinde%20sona%20ermesinden%20sonra%20bu%20imtiyazı%20alma%20girişiminde%20bulunmuş%20ve%20yapılan%20anlaşma%20uyarınca%20büyük%20iddialarla%20Rumeli%20demiryolları%20imtiyazını%20elde%20etmiştir.) Bkz: Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, ss. 48-61

Mektup No 527⁵⁶

Böylesi koşullarda Polyakov'un bu meseleyi takip etmesine, elde ettiği mütalaalarını ortaya koymasına diyeceğim hiç bir şey yoktur, ancak bu elbette onun bir şeyi temsil ettiğini göstermez.

İmparator majestelerinin dün bana yazmamız için buyurduğu konuda Polyakov'la görüşmemizde ortaya çıkan düşüncelere bugün sahibim.

Polyakov'un görüşmemizde ifade ettiği kendi düşüncesi şöyle:

“Bu açıklamayı yaparken, hükümetin hesabına finansal işlemlerin yürütülmesine yönelik olarak ekselanslarının muvafakatini elde edeceği görüşüne hiç bir biçimde diyeceğim bir şey yoktur.

Bakanlığa ait kesin katılımlara ilişkin bu tür özenli finansal ve politik düşüncelerin geliştirilmesi için nihayetinde zamanın gelmediğini ve bunun henüz imkansız olduğu düşüncesini çok iyi anlıyorum. Benim amacım daha fazla tetkik etmektir. Rusya'nın çıkarları için bu tür bir düşünceyi esasında ekselanslarının tasvip edip etmeyeceğini bilmek isterdim. Bu zamana kadar Doğu Demiryollarının ele geçirilmesine ilişkin benzer fikirler, her ifade edilğinde biz bakanlıktan tek bir cevap duyduk: “Bu mümkün değil, bu bizim politikamıza uygun değil.” Bu cevaplardan dolayı hiç bir şeyin olmadığı ve bu konularda ayrıca kaygılara da yol açtığı açıktır. Eğer, şimdi ekselanslarına her durumda bu konuda yetersizliğimizden söz etmek gerekli olacaksa, hiç bir çıkarı olmadığını ifade ettiği bu fikri tekrarlamaktan başka bir yaklaşımı olmayan bu operasyonun kaderine karşı çıkmayacağım ve devam edeceğim.

Fakat eğer ekselanslarına bu fikri kabul etmek yeterli gelmişse bu işi izlemeyi bırakacağım. Bu işi mutlaka organize etmek zorunda olmadığım gibi, bu konu hiç bir biçimde de imparatorun iradesine ve kararına bağlı değildir.

Ben de şimdi bu işin mutlaka organize edileceğine kefil olamam, bunu sadece sabır, ustalık ve ihtiyatlılığın bir ihtimali sayıyorum. Şimdilik ben, daha önce söylediğim gibi, kendi katkılarımdaki savunduğum noktaları ifade ettikten sonra, sadece Rusya'nın çıkarına olacak şekilde izleyebilmek amacıyla işi geciktirmeyi başardım. Fakat eğer bu işte fiili ve gerçek imkanların durumu benim gözlem ve katkılarıma bağlı olarak geliyecekse, o zaman benim teklifim sadece erken olmayacak, gerçek bir anlam kazanacak ve o zaman da elbette bu konuda işe girmek için bakanlıkla ilişkili olarak yüksek idarenin kararlarına gerek duyulacaktır.”

⁵⁶ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s. 1062. (527. Nolu mektubun içeriği aynı konuda 526, 525, ve 507 no'lu mektuplarla ilişkili olarak Pobedonostsev'in III. Aleksandr'a yazdığı raporu ve önerisi önerisidir.

... Ekselanslarına Polyakov'un bu konudaki açıklamasını rapor etmekte acele ediyorum. Önemli - politik finansal - mütalaaların gerektirdiği sorunu beklemezsizin çözmenin mümkün olup olmadığı konusunun, kesinlikle ve doğal olarak Siz ekselanslarının şaşkınlığını daha fazla ortaya çıkaracağını sanıyorlar.

15 Aralık 1886

Konstantin Pobedonostsev

Petersburg

Mektup No: 614⁵⁷

Contrexeville 15/27 Haziran 1887

Yüksek ekselansları

Paşam Konstantin Petroviç.

Bu zamana kadar sürüncemede bırakılan, belli ölçüde de olsa bir anlaşma haline getirdiğim ve şimdiye kadar, arzu edenlerden ve isteyenlerden hiç kimsenin bu isteklerini ve arzularını gerçekleştiremedikleri gibi, bir sonuca götürdükleri, Türk Demiryolları işine ilişkin anlaşmaların uzun bir raporunu vermeyi borç biliyorum.

Şimdilerde Avusturya Devlet Demir Yolları Topluluğu, demiryollarının ayrıntılı bir biçimde incelenmesi ve onların satın alınması (elde edilmesi)na yönelik kesin şartların belirlenmesinin hemen ardından, yeniden organize edilmesi için Konstantinopol'e (İstanbul'a) görevli bir komisyon gönderilmesi ve demir yollarının ele geçirilmesi için yoğun bir çaba sarf etmeye başlamıştır.

Kendi hesabıma Paris'teki Türk Demir Yolları idaresindeki tüm demiryollarına ait dokümanlarla birlikte ayrıntılı bilgiler edindim ve bu işten vazgeçmemi arzulayanların şartlarına ilişkin soruları ortaya koydum.

Bu soruna ilişkin cevabı kısa bir zaman içinde bildirdiler.

Böylesi olaylar karşısında, tarafımdan başlanılan bu iş anlaşmasına göre gerekli olanlarla devam edilmesinin bu şu anki olaylar karşısında kabul edilip edilmeyeceğime ilişkin beni haberdar etmekle, saygılarımı iletmek olanağını mümkün kılacak, naçizane ricalarımla tekrardan ekselanslarınıza müracaat etmemek için kendime imkan vereceğim.

⁵⁷ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç, *a.g.e.*, s. 1074. (613-614 nolu mektuplar; Balkan Demiryolları Şirketi'nin Rusya tarafından satın alınması konusundaki soru üzerine Pobedonostsev'in Raporunu ve III. Aleksandr'ın teklifi ile S. S. Polyakov'un mektubunu kapsamaktadır.

Mektup No: 714⁶⁰

Bilgi Raporu

Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketi

Yolun uzunluğu yaklaşık 230 kilometre. Sermayesi 45000'lik 20'şer hisse =(toplam) 900.000. 20'şerlik 137000 tahvil ya da 500 frank. 1864 yılının satışı, nominal fiyattan 8'erlik hisse ve tahvil (1864 yılı da dahil) ya da 200 frank.

Türk hükümetinin yıllık 120000 franklık garantisinde ya da Berlin antlaşması esaslarına göre Bulgar hükümetinin üç milyonluk kefaletinde olacak.

Tarihi Manzarası

Bu yol Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketince kurulmuş ve 1873 yılına kadar da bu şirket tarafından işletilmiştir. İşletmedeki yönetim ve hizmetler son derece kötü organize edilmiştir. Bütün gelir, hükümet garantileri dahil olmak üzere, sadece işletmedeki açıkları kapatmak için kullanılmış, bu zamana kadar ne tahvil sahipleri ne de hissedarlar herhangi bir kar elde edememişlerdir.

1872 yılı başında Baron M. De Hirsch yaklaşık 5 ila 7 arasında fiyatla 30.000 hisse aldı ve kontrat 18 Mayıs 1872 yılından sonra bir ara "Türk Demiryolları Şirketi" adına Ruşçuk-Varna Demiryolu şirketince tamamlandı. Yürürlüğe girmesiyle beraber şirket ilk işletmedeki halinden daha beter oldu.

Türk hükümeti aşağıdaki koşullara muvafakat etmektedir::

"Yürütücü Firma" bütün hattı, lokomotif ve vagonları ve binaları karşılıksız olarak teslim eder. Gayrisafi gelirin toplam 7000 franka kadar olanını "İşletme Şirketi" alacak; toplam 7000 frankın üstündeki gelir ise her iki şirket arasında paylaşılacaktır. Fakat Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketince alınan gelir fazlası bölüm, bu şirketin hissedarlarına ve tahvil sahiplerine bilinen karı sağlamak amacıyla Türk Hükümetine garantisini sürdürmeye zorlayan yıllık 140/t £'lik garantisine karşılık Türk Hükümetine geri gönderilmek zorundadır. Yeni yönetimde demiryolu sadece bütün masraflarını karşılamadı, hatta gelir fazlasını her zaman yılda 400000'den 500000 franka çıkardı. Brüt gelir kilometre başına yaklaşık 7500 ile 8500 frank arasında oldu ve "İşletme Şirketi" kafi derecede iyi bir kara sahip oldu. Türk Hükümeti 1875 yılına kadar az ya da çok gerektiği şekilde garantisini yerine getirdi, hem hissedarlar, hem de tahvil sahipleri nihayet bu işe koydukları sermayelerinden kar elde ettiler.

⁶⁰ Pobedonostsev, Konstantin Petroviç a.g.e., s. 1082. 713 Nolu bu mektup, sözü edilen Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketiyle ilgili detay raporu kapsamakta olup, Samuel Polyakov tarafından kaleme alınmıştır. Polyakov'la ilgili ayrıntılı bilgi 9 nolu dipnotta verilmiştir.

Bununla 1875 yılında Türk İmparatorluğu'nun da iflası başlamış oldu; ardından Rusya'yla savaş, Berlin Antlaşması ve nihayet Türkiye'nin uluslar arası finans komisyonlarıyla anlaşması.

Bundan böyle Demiryolu Bulgar topraklarında bulunuyordu, Berlin Antlaşması 140/t'lik yıllık garanti yükümlülüğünün Bulgar hükümetinin yükümlülüğüne geçmesi gerektiğine karar verdi. Bulgaristan Berlin Antlaşmasının ayrı bir bölümünü oluşturan bu yükümlülüğü özel bir maddeye göre üzerine aldı.

Fakat bu garanti şirketin bütün protestolarına karşın daha fazla ödenmedi, çünkü Rusçuk-Varna Demiryolu Şirketinin ne hissedarları, ne de tahvil sahipleri 1875 yılından itibaren hiçbir şey almadılar. etmediler.

1879 yılı içinde Bulgar Hükümeti bu demir yolunu satın almak için Rusçuk-Varna Demiryolu Şirketiyle, İşletme kontratını feshetmek için de "Yürütücü Firma"le bir görüşmeye girişti.

Yıllar sonra yani 1885 yılında nihayet bu yolların Bulgaristan'ın mülkiyetine geçişine ilişkin bir anlaşmaya (bir taraftan diğer tarafa) vardılar.

Satışın tam miktarı şimdilik malumatım dışında, ben sadece anlaşmanın genel içeriğinden haberdarım:

Rusçuk-Varna Demiryolu Şirketinin hissedarlar ve tahvil sahipleri kağıtlarının yerine Bulgar Prenslığı'nin belli orandaki görev yükümlülüğünü üstlenirler, "Yürütücü Firma" ise işletme kontratının tasfiyesi için 4 ile 5 milyon franklık tazminat alır.

Bu anlaşma Filippovski ihtilali olunca hayata geçirilebildi, Bulgar-Sırp savaşından sonra ise Prens Batenberga ve avanesi ayrıldılar.

O tarihten itibaren sözleşmenin tamamı etkisiz hale geldi ve Rusçuk-Varna Demiryolu Şirketinin gerek tahvil sahipleri gerekse hissedarları, şimdi bir zamanlar olduklarından daha kötü bir durumdalar.

Hisselerin şimdiki kuru
..... ve tahvillerin
.....*bulgar hükümeti bu zamana kadar bir kez bile garanti ödemedi. Hissedarlar 1874 yılındaki küçük kar oranı dışında hiçbir şey almadılar, sadece "Yürütücü Firma" yeterince kafi şartlar sırasında kendi faaliyetini yürütebildi.

Demir yolu, lokomotif ve vagonlar kötü durumdalar.

* Belgede bazı silinmiş yerler okunamayıp nokta konmuştur.

Fakat işletme açısından eğer Tuna ile Jurevo arasında projelendirilen köprü ve Sofya ve Filibe'ye kadar olan bağlantı yolu yapılacak olursa her halde mükemmel olur.

Baron Hirsch hisselerin büyük bir bölümüne sahip olarak bu işin (işletmenin) bütünüyle sahibi olarak ortaya çıkıyor. Hemen hemen bütün kurumlar Londra'da "onun adamları" tarafından yönetiliyor (entierment compose de ses creatures)

İran İmparatorluğu hükümeti Fransız mühendisi Bay Fabius Boatal'a, onun şirketine, varisine, yada ondan sonra onun haklarına sahip varisine Tahran-Şah-Abdül-Azimat Arası Demiryolu kumpanyasını ihsan buyuruyor.

İnşaata ilişkin bütün masraflar, arazi ve malzeme alışını Bay Boatal'ın kendisi ya da onun kumpanyaları sağlayacak, tam bir ifadeyle, hükümet sadece işletmeye ilişkin bir takım özel ayrıcalıkları üstlenecek.

Hükümet demiryolu hatları ve onun işletmesinde olması muhtemel her türlü vergi ve ödentiden muafiyet sağladığı gibi, demiryolunun inşaatı ve işletme malzemeleri için gerekli her türlü gümrük muafiyetini de temin edecektir. Ancak devlet ormanlarından gönüllü olarak temin edilen, Tahran ve Şah-Abdül-Azimat arasındaki demir yolu için gerekli ahşap malzemeler, vergi memurlarınca kontrol edilecektir.

Eğer Bay Boatal arazi alımında, inşaat ya da işletmede herhangi bir zorlukla karşılaşır, imparatorluk yönetimi bu zorlukları bertaraf etmek amacıyla işe karışmak zorundadır ya da tarafsız bir biçimde ve koruyucu olarak yasa maddelerine göre görev yapması için sorunu çözmek durumundadır.

Şah hazretleri demiryollarıyla seyahat etmek istediği her seferinde ona bu yolculuk için özel bir vagon hazırlanmamış olması gerekmektedir.

Şimdiki imtiyaz Bay Boatal'a sınırlı koşullar altında, en geç 1 Ocak 1888 yılında demiryolunu işletmeye geçirmesi şartıyla veriliyor, bu durumda, eğer belirlenen süre içinde bu iş tamamlanmamış olursa, şimdiki imtiyaz olmamış gibi iptal edilmiş sayılacaktır.

İmtiyaz sahibi, hangi durumda olursa olsun, bu gün Tahran Şah-Abdül-Azimat arasındaki demiryolu hattının çevresinde varolan ağaçları korumak zorundadır.

Tahranda iki nüsha olarak düzenlenen bu kontrat, bir nüshası imtiyaz sahibine teslim edilmesi gereken ve Tahran'da iki nüsha olarak düzenlenen bu kontrat, Şah hazretlerince tasdik edilmiş olması gereklidir.

1 Aralık 1886

Fabius Boatal.