

PAPER DETAILS

TITLE: TÜRK-RUS İLİSKİLERİNDEN BİR KESİT: KARADENİZ DEMİRYOLLARI MÜZAKERELERİ
VE İTİLAFNAME TESEBBÜSÜ (NİSAN 1900)

AUTHORS: Samet TUFAN

PAGES: 295-312

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/614794>



Tufan, Samet, “Türk-Rus İlişkilerinden Bir Kesit: Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve İtilafname Teşebbüsü (Nisan 1900)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 4/6, ss.295-312.

TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNDEN BİR KESİT: KARADENİZ DEMİRYOLLARI MÜZAKERELERİ VE İTİLAFFNAME TEŞEBBÜSÜ (NİSAN 1900)*

Samet TUFAN**

* Araştırma makalesidir.

** Sakarya Üniversitesi, Sosyal
Bilimler Enstitüsü, Türkiye
Cumhuriyeti Tarihi Yüksek Lisans
Öğrencisi.
E-Posta: samettufan54@hotmail.com

ORCID: 0000-0003-3842-6229

Anahtar kelimeler: 1900 İtilafname, Osmanlı Devleti, Rusya, Karadeniz Demiryolları

Keywords: 1900 Agreement, Ottoman Empire, Russia, Black Sea Railways

Gönderim Tarihi: 07.11.2018
Kabul Tarihi: 16.11.2018

Öz: Osmanlı Devleti, Anadolu-Bağdat Demiryolu’nun imtiyazını Almanlara vermesi üzerine, Rusya bu demiryollarının kuzey hattı olacak olan Karadeniz Demiryolları’nın kendi nüfuz alanını tehdit ettiği gerekçesiyle bu projeye muhalefet etmiştir. Bu muhalefetin akabinde Osmanlı Devleti ile Rusya arasında çok çetin bir müzakere süreci yaşanmış ve bunun sonucunda da Türk ve Rus ilişkilerinin az bilinen bir yönü olan Karadeniz Demiryolları’nın ayrışması, 1896 yılında Kafkasya’ya kaçan isyancı Ermenilerin Osmanlı Devleti’ne geri dönmelerine karşılık 1900 İtilafnamesi ile Rusya’ya verilmiştir.

1900 İtilafnamesi, Osmanlı Devleti ile Rusya’nın bu konuda uzlaşmaya varmalarından öteye aynı zamanda iki devletinde bundan sonraki siyasetlerini ve hareketlerini etkilemiştir. 1900 İtilafnamesi’nin Rusya ile yapılmasından sonra Anadolu-Bağdat Demiryolu’nun güzergahı değişmiş ve aynı zamanda 1896 yılında Osmanlı Devleti’nden kaçan isyancı Ermeniler II. Meşrutiyet’e kadar memleketlerine dönememişlerdir.

A SECTION OF TURKISH-RUSSIAN RELATIONS; BLACK SEA RAILWAY NEGOTIATIONS AND AGREEMENT INITIATIVE (APRIL 1900)

Abstract: When the Ottoman Empire gave the privilege of the Baghdad Railway to the Germans, Russia opposed this project because the Black Sea Railways, which would be the northern line of these railways, threatened its own area of influence. After this opposition, a very difficult process of negotiation between the Ottoman Empire and Russia took place. As a result, the privilege of the Black Sea Railways, which is a little-known aspect of Turkish -

Russian relations, was given to the Russians with the agreement signed 1900 on condition that the rebellious Armenians who fled to the Caucasus in 1896 could return to the Ottoman Empire.

The 1900 Agreement, in addition to the reconciliation of the Ottoman Empire with Russia, influenced the policies and movements between the two states. After the 1900 Alignment was carried out with Russia, the Anatolien-Baghdad changed and at the same time the rebellious Armenians who escaped the Ottoman Empire in 1896 could not return to their hometown until the II. constitutional monarchy.

Giriş

Büyük mücadelelere sahne olan Türk-Rus ilişkilerinin bilinmeyen bir yönü olan Karadeniz demiryolları müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi meselesi, gelişim süreci ile birlikte, müzakere aşamaları bilimsel anlamda bugüne kadar tam olarak aydınlatılamamıştır. Bu yazının kaleme alınmasındaki amaç, Karadeniz demiryolları müzakerelerinin aşamalarını ve 1900 İtilafnamesine giden yolu tarih biliminin gereklerine uyarak belgeler ışığında gün yüzüne çıkarmaktır.

Dünyada demiryolları ilk olarak 1830 yılında İngiltere’de kullanılmaya başlamıştır. Bu süreçte birçok Avrupa ülkesi demiryollarının ülkelerine girmesine endişe ile bakmışlardır ki bunlardan birisi de Rusya’dır. Rusya’da demiryolları ilk defa 1842 yılında yapılmıştır.¹ Osmanlı Devleti’nde ise 1853-1856 Kırım Savaşı ile birlikte demiryolunun faydaları takdir edilmiş ve bu nedenle konuyla ilgili olarak Avrupalı devletler Osmanlı Devleti’nden imtiyaz istemeye başlamışlardır.² Netice itibarıyla Osmanlı Devleti’nde ilk demiryolu, 1856 yılında İskenderiye – Kahire arasında yapılmıştır.³ Aslında Osmanlı Devleti’ni bu dönemde demiryolu yapımına yönelten neden, Avrupalı devletlerin teşvikleridir.⁴ Os-

manlı Devleti’nin bu demiryolları inşa edilirken kaygısı, Avrupalı devletlerin tam tersine ticari değil, askerî ve stratejik kaynaklı olmuştur. Savaş ve isyan durumlarında yol eksikliği Osmanlı ordusunu zor duruma düşürüyordu.⁵ Osmanlı Devleti, demiryollarının yapımını devletin merkezî otoritesini güçlendirmek için bir araç olarak görmüştür.

Bilindiği üzere 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra yapılan Berlin Antlaşması’nın 61. Maddesine göre Ermeniler ilk defa uluslararası düzeyde bir sorun olarak ortaya çıkmışlardır. 1896 yılında Van dolaylarında bazı Ermenilerin ayaklanmaları sonucu Osmanlı Devleti bu ayaklanmaları bastırmış ve bu isyancı Ermeniler de Kafkasya’ya kaçmışlardır.⁶ Osmanlı Devleti de 1896 yılında bir irade-i seniyye ile bu Ermenileri Osmanlı vatandaşlığından çıkarmıştır.⁷ Bu sorun Karadeniz Demiryolları müzakerelerinde hem Osmanlı Devleti tarafından hem de Rusya tarafından kullanılmış ve her iki taraf bu sorunu müzakereler boyunca gündemde tutmuştur.

1. Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve İtilafname İçin Teşebbüsler

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

¹ Acemoğlu, Robinson, 2017: 208-215.

² Karal, 2011: 263.

³ Engin, 1993: 37.

⁴ Kaynak, 1985: 66-67.

⁵ Yıldırım, 2002: 312.

⁶ Kieser, 2013: 277.

⁷ Dinçer, 2015: 220.

ikisi olan 31 Mart tarihinde Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya verdiği nota ile Rusya'nın 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne verdiği cevabî notayla noktalanacaktır. Bu notalara ek olarak 14 Nisan tarihinde Rusya, Osmanlı Devleti'ne Ermeni konusu ile ilgili bir nota daha verecektir.

Bu yazının içeriğini teşkil eden “Karadeniz Demiryolları” tabiri Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynaklarında “*Bahr-ı Siyah Şimendiferleri*” ve “*Karadeniz Şimendiferleri*” olarak geçmektedir. Burada kullanılan Karadeniz Demiryolları ifadesi 1899 yılında ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1900 İtilafnamesi'nin yapılmasından sonra bu itilafa göre Karadeniz Demiryolları; Adapazarı'ndan Ereğli'ye ve oradan Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van çizgisinin kuzeyini kapsamaktadır. Karadeniz Demiryolları'nın güzergâhı ilk defa 19 Haziran 1912 tarihli Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında tanımlanmıştır. Yani 1912 yılındaki Meclis-i Vükela müzakereleri sırasında ifade edilene kadar Karadeniz Demiryolları'nın tanımlanmış belirli bir güzergâhı olmayıp yukarıda adı geçen mahallerin kuzeyini içine almaktadır. 1912'de Meclis-i Vükela'da yapılan tanıma göre Karadeniz Demiryolları güzergâhı; Samsun-Sivas-Çalta, Çalta-Erzincan-Pekeriç, Çalta-Harput, Pekeriç-Erzurum geniş hatları ile Pekeriç-Trabzon dar hatlarından oluşmaktadır. Pekeriç-Trabzon dar hattı hariç uzunluğu 1158 kilometredir.⁸ 1913 yılında Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Demiryolları imtiyazını Fransız grubu Reji Ceneral de Şimendifer Şirketine (*Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics*) vermesi üzerine güzergâh biraz farklılık göstermektedir. Reji Ceneral Şirketinin inşa edeceği Karadeniz Demiryolları güzergâhı şöyledir: 1-Samsun-Sivas-Pekeriç demiryolları. Tokat ve Harput'a yan hatlar. Yeşilirmakla Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray-Yozgat demiryolu. 2- Havza-

Bolu ve ileriye doğru bir yan hat. 3- Pekeriç-Trabzon demiryolu. 4- Harput-Ergani Maden demiryolu. Bitlis ve Van'a doğru uzanan bir yan hat.⁹

Osmanlı Devleti'nin Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'ya vermesi üzerine Doğu Anadolu üzerinden Dicle ve Fırat nehirleri yoluyla Basra Körfezi'ne ve oradan da Hint Okyanusu'na inmek isteyen Rusya'yı endişeye düşürmüştür.¹⁰ Çünkü Rusya, bu proje ile klasik politikasının menfi biçimde etkileneceğini ve bu bölgede nüfuz kaybına uğrayacağını düşünüyordu. Almanya'nın Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını alarak Osmanlı Devleti üzerinde iktisadi etki kuracağından kaygılanan Rusya, Osmanlı Devleti üzerinde bir dizi baskı argümanları geliştirdi. Bunlardan birincisi; uzun süredir gündemde olup sürüncemede kalan 1896 Van isyanından sonra Kafkasya'ya kaçmış Ermenilerin memleketlerine geri dönmeleri, ikinci olarak 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan kalan Osmanlı Devleti'nin ödeyemediği savaş tazminatı taksitlerinin düzenli olarak ödenmesi, son argüman olarak ise Boğazların tahkim edilmemesi konusu vardır. Dönemin Padişahı II. Abdülhamid'i en çok kaygılandıran konu ise Ermeni meselesidir. Sultan, Kafkasya'ya kaçmış olan isyancı Ermenilerin Doğu vilayetlerindeki eski yurtlarına geri dönmeleri hâlinde bunların üzerindeki Rus himayesinin eksik olmayacağını tahmin etmiş ve bu konudaki haklılığı da Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı ile ilgili görüşmeler yapılırken ortaya çıkmıştır. Bu arada Karadeniz Demiryolları ayrıcalığı ifadesini kullanmamızdan kastımız şudur ki Rusya başından beri Osmanlı Devleti'nden imtiyaz istemiş; ancak Osmanlı Devleti Rusya'ya imtiyaz değil, ayrıcalık vermiştir. İmtiyaz, demiryolu yapmak, maden işletmek vb. için bir kişi veya kuruluşa devlet tarafından verilen özel

⁸ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 16.1: 19 Haziran 1912.

⁹ BOA, HR.SYS, nr: 2899-6, ek 8.1-9.1: 9 Nisan 1914; BOA, HR.HMŞ.İŞO, nr: 206-42, ek 16.1-17.1: 21 Nisan 1914; Bayur, 1991: 427.

¹⁰ Uçarol, 2006: 442.

izindir.¹¹ Burada ayrıcalıktan kasıt ise rüçhan hakkıdır. Rüçhan hakkı, yasal olarak tanınan hukuki öncelik hakkıdır.¹²

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

Rusya, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazı müzakereleri devam ederken anlaşmasının imzalanacağını anlamış, bu anlaşmadan on gün önce yani 14 Aralık 1899 tarihinde Karadeniz Demiryolu imtiyazını almak için ilk notayı Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefaretine vermiştir. Bu notaya Osmanlı Devleti de bir notayla karşılık vermiştir. Osmanlı Devleti notasında Rusya'nın teklifini kesin bir dille reddetmesine rağmen eğer bu demiryolları yapılırsa iki devletin de bundan faydalanacağını ifade etmiş ve burada Sultan II. Abdülhamid'in oyalama taktiği devreye girmiştir.¹³ Burada Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryollarının Almanlar tarafından yapılması değil, Anadolu'da demiryolları inşasının Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendireceği kaygısıdır.¹⁴ Rusya tarafından baskının devam edeceği Sefaret Baş Tercümanı Maksimof'un 16 Aralık 1899'da verdiği ikinci notayla daha iyi anlaşılmıştır. İlk notadaki imtiyaz talebinin çerçevesi bu kez daha da genişletilmiş ve Karadeniz

havzasında inşa edilecek demiryolunun yalnızca Rus sermayesi tarafından yapılması konusunda ayak diretilmeye başlanmıştır. Sultan II. Abdülhamit bu notanın verilmesinden sonra Maksimof'a bizzat şunu söylemiştir: *"Osmanlı Devleti'ne gönderilmek istenilen Ermeniler Rusya'da kalsınlar ve geri gönderilmesinler."*¹⁵ Sultan, aslında Rusya'nın sözcüsüne bir anlamda yol göstermiştir. "Siz Karadeniz'e uzanan bir demiryolunun yapılmasını istemiyorsanız, biz de buna karşılık Ermenileri göndermenizi istemiyoruz." demeye getirmiştir. Müzakereler sırasında Ermeniler ilk defa burada konuya dâhil olmuştur. Rusya, Sultan II. Abdülhamid'in ifadelerini dikkate almıştır. Kısa süre sonra Rusya Hariciye Nazırı Moravief, Petersburg Sefiri Hüsnü Paşa'ya:

"Osmanlı Devleti'nden yazılı bir taahhüt alınmadığından Dersaadet Sefiri Zinovief Sultan II. Abdülhamit'in iradesini talep etmektedir. Kafkasya'daki Ermenilerin kalmaları için bir zaman dilimi belirtmenin talep edilen demiryolu imtiyazından vazgeçilmiş gibi algılanacağından, Rusya'nın hem Ermeni meselesinde hem de diğer siyasi konularda menfaatlerini gözeteceğini"

belirtmiştir.¹⁶ Öte yandan Moravief, Hüsnü Paşa'ya yazılı bir taahhüt istediklerine dair talebini dile getirmiş ve ilk defa bu yazılı taahhüdün nasıl olması gerektiğine dair yeni bir nota vermiştir. Rusya Hariciye Nazırı'nın verdiği nota: *"Osmanlı Devleti, Rusya ile ticari münasebetlerin genişletilmesi için Karadeniz boyunca olan Ankara, Kayseri, Diyarbakır ve Van muntıkası haricinde bulunan mahallerde demiryolu inşasını münasip gördüğü zaman bunları 24 Aralık 1899 tarihinde Bağdat Demiryolu'nun inşası için Anadolu Demiryolu kumpanyasına verilen şartların tamamen aynısı olmak üzere Rusya sermayesine ihale edecektir. Zikrolunan muntıkadaki demiryollarının inşası sırasındaki iki devletin*

¹¹ Parlatır vd., 1998: 1078.

¹² Parlatır vd., 1998: 1871.

¹³ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-54, ek 1.1: 14 Aralık 1899.

¹⁴ Özyüksel, 1988: 82.

¹⁵ BOA, Y.PRK.BŞK, nr: 60-108, ek 1:16 Aralık 1899.

¹⁶ BOA, Y.PRK.EŞA, nr: 34-66, ek 2: 26 Aralık 1899.

müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır." şeklindedir.¹⁷ Sultan II. Abdülhamid'in sınır bölgesinde demiryolu inşa ettirmek niyetinde olmadığını açıklamasına rağmen Rusya, istediği demiryolu imtiyazını elde etmek için baskı yapmayı sürdürmüştü¹⁸, ayrıca ilk defa olmak üzere Osmanlı Devleti dâhilindeki hangi mahallerin imtiyazını istediğini de ortaya koymuştur. Aslında burada Rusya tehdit algısının sınırlarını çizmiştir.

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

Rusya Sefiri Zinovief Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak demiryolu yapımında Rusya'ya öncelik hakkı tanınmasını istemiştir. Sefir Zinovief bu amaçla 10 Şubat'ta Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya bir anlaşma taslağı sunmuştur. Rusların hazırladığı taslağa göre, söz konusu bölgede Türkler kendi başlarına demiryolu yapmaya kalkışmayacaklardır. Almanya'nın Dersaadet Sefiri Marshall'a göre, Zinovief'in taslağı Bağdat Demiryolu güzergâhının Dicle yerine Fırat hattına kaydırılması amacını taşımaktadır. Zinovief bu görüşmelerden birinde, Babıali Anadolu-Bağdat Demiryolu'ndan vazgeçerse

Rusya'nın da Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini belirterek gerçek niyetini ortaya koymuştur. Rusya'nın amacı Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendirebilecek bir hamle olan demiryolu yapımından bütünüyle vazgeçilmesini sağlamaktır.¹⁹

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

Uzun ve karmaşık müzakereler süresince Sultan II. Abdülhamid'in işi sürüncemede bırakıp oyaladığını anlayan Ruslar, son çare olarak 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Berlin Antlaşması'yla tespit edilmiş savaş tazminatının ertelenmiş kısmı olan 57 milyon frangın ödenmesini istemişlerdir. Bunun üzerine Sultan II. Abdülhamid, bu ikircikli durumu göz önünde tutarak Rusya'ya 31 Mart 1900 tarihinde imzalı bir nota vererek Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını Rusya'ya vermiştir. Rusya'ya verilen notanın metni şöyledir:

"Osmanlı Devleti ile Rusya Devleti arasındaki dostane ticari ilişkiler çerçevesinde olmak üzere, Osmanlı Devleti Karadeniz'de demiryolu inşasını uygun gördüğü zaman ve

¹⁷ BOA, HR.SFR_3, nr: 722-58, ek 12: 24 Aralık 1899.

¹⁸ Karal, 2011, 181.

¹⁹ Özyüksel, 1988: 149-150.

bu demiryollarını kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayesine adı geçen hattın imtiyazını ihale edecektir. Bu hatların imtiyazı Bağdat Demiryolu'nun inşası için Haydarpaşa'dan başlayarak Anadolu Demiryolu Kumpanyasıyla 24 Aralık 1899 tarihinde düzenlenen mukavele şartlarının tamamen aynı olacaktır. Şu halde adı geçen hatların inşası zamanında iki devletin müşterek ticari menfaatleri dikkate alınacaktır. Adapazarı'ndan Ereğli'ye yapılması devam eden şubesiyle Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van hatları bundan müstesnadır.”²⁰

Bu notaya cevap olarak Rusya Sefaretinden 3 Nisan ve 14 Nisan tarihlerinde olmak üzere iki nota Rusya Sefiri Zineviof imzasıyla Hariciye Nezareti'ne verilmiştir. Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne verdiği 3 Nisan tarihli birinci nota şöyledir:

“Karadeniz havalisinde demiryolu inşası hususunda 31 Mart 1900 tarihinde gönderilen beyannameneyi kabul ettim. Bu beyannamenin son maddesinde “inşası zaten devam eden (Adapazarı-Ereğli) şubesini ve bir de Ankara, Kayseri, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Van hatları müstesnadır” deniliyor. Bundan dolayı şurasını beyan ederim ki sonraki müzakerelerde kararlaştırılmış olan hususlara uygun olarak (Adapazarı-Ereğli) şubesi hariç olduğu halde önceki maddede bahis konusu olan hatların orada sayılan belde ve kasabaların yekdiğerine bağlanacağı ve bundan dolayı bu maddenin Ankara-Kayseri, Kayseri-Sivas, Sivas-Harput, Harput-Diyarbakır, ve Diyarbakır-Van hatlarına ait olduğu mükerrerdir.”

3 Nisan tarihli notanın devamında,

“Karadeniz sahilinde demiryolu inşasına ilişkin Osmanlı Devleti'nin 31 Mart 1900 tarihli beyannamesinin önceki maddesinde beyan edilen ifadeden başka hiçbir anlama mahal olmadığı Osmanlı Devleti tarafından da temin edilmiştir. Rusya Hükümeti ile Osmanlı Devleti arasında bu konuda cereyan eden müzakereler son bulmuş olduğundan, Rusya kabinesi, Osmanlı Devleti'nin iki devlet arasındaki yapılan itilafın hükümlerine tamamen riayetle iktifa etmeyip 31 Mart 1900 tarihli beyannamesinin taahhütlerinden ayrılmayacağı ümidindedir. Şu halde

Rusya Hükümetiyle Osmanlı Devleti arasında karar altına alınan itilaf iki devlet arasında olup 3 Nisan tarihli notada Rusya Devleti tarafından Osmanlı Devleti'ne verilmiştir.”²¹

Osmanlı Devleti tarafından 31 Mart tarihinde Rusya'ya verilen nota ile Rusya tarafından 3 Nisan tarihinde Osmanlı Devleti'ne verilen notanın sonucunda Karadeniz Demiryolları'nın ayrıcalığı 4 Nisan 1900 tarihinden itibaren Rusya'ya verilmiştir. Bu itilafname, her iki devletin karşılıklı imzalı olarak verdikleri notalar sonucunda ortaya çıkmış ve tarihe “1900 İtilafnamesi” olarak geçmiştir.

Rusya'nın Dersaadet Sefaretinin Osmanlı Devleti Hariciye Nezaretine verdiği 14 Nisan tarihli ikinci nota ise şöyledir:

“Anadolu ahalisinden olup 1896 senesi olayı üzerine Rusya'ya gitmiş olan ve daha önce sefaret tarafından Babıali'ye defteri verilmiş Ermenilerin vatanlarına iadeleri hususunda artık ısrar etmemem için İmparator tarafından emir verilmiştir. Rusya İmparatoru'nun Osmanlı Devleti'nin menfaatine olarak ortaya konulan iyi ilişkiler ile iltimas-tan dolayı buna karşılık Rusya'nın menfaatlerine Karadeniz sahilinde demiryolu inşası hakkındaki itilafa ilişkin menfaatlere riayet edileceği Rusya tarafından umut edilmektedir.”²²

Osmanlı Devleti ile Rusya'nın karşılıklı olarak verdikleri imzalı notalar sonucunda ortaya çıkan 1900 İtilafnamesi, bugüne kadar Karadeniz Antlaşması adı ile işlenmiş fakat Başbakanlık Osmanlı Arşivinde yaptığımız araştırmalar sonucunda bu isimlendirmeye ait hiçbir belgeye ulaşılamamıştır. Osmanlı Devleti'nin resmi gazetesi *Takvim-i Vekâyi* ve yürürlüğe giren antlaşma ve kanunlarını yayınlayan organ Kavanin mecmuasında böyle bir muahedename bahsedilmemektedir. Çünkü muahedenamelede her iki tarafın ortak imzalandığı bir metin mevcuttur. Burada ise birbirinden bağımsız olarak verilen imzalı notalar vardır. Başbakanlık Osmanlı Arşivin-

²⁰ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17. 1: 31 Mart 1900.

²¹ BOA, İ.DUİT, nr: 33-25, ek 17.1: 3 Nisan 1900.

²² BOA, Y.A.HUS, nr: 405-38, ek 3.1: 14 Nisan 1900; BOA, HR.SYS, nr: 2840-35, ek 1.1: 14 Nisan 1900.

deki belgeler ile II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı basınında “*Osmanlı-Rus Mukavele-
namesi*”, “*Osmanlı-Rus İtilafnamesi*”²³ ve “*1900 İtilafnamesi*”²⁴ olarak geçmekle beraber konu ile ilgili birçok belgede de “*İtilaf*” olarak ifade edilmektedir. Buradaki en büyük eksiklik, 1900 İtilafnamesi’nin resmi olarak yürürlüğe girdiğine dair hiçbir belge bulunmamasıdır. Ancak yine tezat bir şekilde, bu mutabakat, anlaşma anlamına gelen itilafname olarak ifade edilmektedir. Biz de belgeler ışığında, bu mutabakatı aslına uygun bir şekilde “1900 İtilafnamesi” olarak kabul ediyoruz.

2. 1900 İtilafnamesi’nin Etkileri, İtilafnameye Karşı Tepkiler ve Rusya’nın Siyaseti

1900 İtilafnamesi’nin, Anadolu-Bağdat Demiryolu güzergâhına önemli etkisi olmuştur. Öteden beri Ruslar Anadolu-Bağdat Demiryoluna muhalefet etmekteydiler. Ancak bu demiryolunun yapımına engel olmayacaklarını anlayınca en azından kendi sınır bölgelerine doğru uzanacak bir demiryolunun yapılmayacağından emin olmak için Osmanlı Devleti’ne baskı yapmış ve 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını almıştır. Rusların adı geçen demiryollarına muhalefetleri 1893 yılına dayanır. 1893 yılında Osmanlı Devleti Ankara-Kayseri demiryolu hattı imtiyazını Almanlara verdiği zaman Anadolu-Bağdat Demiryoluna en uygun güzergâh Sivas, Harput, Musul ve oradan Bağdat olarak kararlaştırılmış ancak bu güzergâhın Osmanlı-Rus sınırına çok yakın olduğu gerekçesiyle Rus diplomasisi müdahale etmiş ve devrin nazırının Sultan II. Abdülhamid’e yakın olması sebebiyle kendisini Ermenilere karşı kışkırtması ya da uyarması üzerine güzergâh Konya hattına kaydırılmıştır.²⁵

1896-1899 arasında Anadolu-Bağdat Demiryolu Ankara’dan daha ileriye, yani doğuya doğru devam etmesi için ciddi bir adım atılamamıştır. Zira güzergâhın Anadolu’nun kuzeyinden geçmesi Rusya’nın siyasi, askerî ve ekonomik çıkarları ile çelişmekteydi. Bundan dolayı Rusya bu güzergâha muhalefet etmiştir.²⁶ Osmanlı Devleti’nin Rusya’ya 1900 yılında Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını vermesiyle Anadolu-Bağdat Demiryollarının güzergâhı da değişmiştir. Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı Ankara’dan başlayarak Anadolu’nun güneydoğusuna yöneltilmiş, Konya istikametinden geçirilmesinden ve Sivas üzerinden Anadolu’nun kuzeyine doğru demiryolu yapılmasından vazgeçilmiştir.²⁷ Kuzey yoluna böylece set çekildiği için Anadolu’nun merkezinden geçiş uygulanamaz gibi görüldüğünden Alman mühendisler güney hattını benimsemek zorunda kalmışlardır.²⁸ Bu suretle Rusya Anadolu’nun kuzeydeki vilayetlerinde iktisadi kontrolü de elde ederek amacına ulaşmıştır. Rusya bu amacına ulaşırken aynı zamanda Almanya’dan da yardım görmüştür. 1900 İtilafnamesi, Osmanlı Devleti’ne siyasi, askerî ve ekonomik olarak çok pahalıya mal olmuştur.²⁹ Çünkü siyasi olarak Anadolu’nun neredeyse yarısı Rusya’nın nüfuz alanını oluşturmuş ve çıkarlarına dokunmayacak şekilde etkisizleştirilmiştir. Siyasi olarak etkisizleştirilen bu bölgeye askerî ve ekonomik olarak da nüfuz etmek zorlaşmıştır. Zaten Osmanlı Devleti’nin önemli bir sorunu da yapılacak demiryollarının güzergâhlarının emperyalist devletlerin çıkarlarına dokunmamasıdır. Yapılacak demiryollarının güzergâhları Rus sınırına yakın olmamalı, İngiliz çıkarlarına dokunmamalıdır.³⁰ Ayrıca Rus hududundan uzak durulacağından Fransız ortakların Ruslarla çelişkiye girmemeleri sağlanmıştır.³¹

²³ BOA, ŞD, nr:1230-33, ek 32: 24 Mart 1910; *İkdam*, 25 Ekim 1913: 2.

²⁴ BOA, İ.DUİT, nr:33-25, ek 17.5: 26 Haziran 1912; *İkdam*, 24 Ekim 1913: 2.

²⁵ Pastırmacıyan, 1328: 78-79.

²⁶ Uluğbay, 2008: 55.

²⁷ Beydilli, 1991: 443.

²⁸ Imbert, 1981: 23.

²⁹ İrttem, 1999: 85.

³⁰ Yıldırım, 2002: 51.

³¹ Baydur, 1999: 355.

Bu arada Rus baskılarına boyun eğiş anlamına gelen 1900 İtilafnamesi Osmanlı çevrelerinde elbette memnuniyet yaratmamıştır. Ülke içindeki yapı, politik bir eleştiriye elverişli değildir; ancak yurt dışındaki muhalif çevreler seslerini bir kez daha yükseltmişlerdir. Londra’da yayınlanan Jön Türk gazetesi *Osmanlı*’nın 57. sayısında ironik bir dille Padişah’a Bağdat güzergâhını Almanlara, Erzurum-Trabzon-Sinop bölgelerini Ruslara, Suriye’yi Fransızlara, Trablusşam’ı İtalyanlara sunmaktan ötürü gösterdiği başarı nedeniyle teşekkür edilmiştir. 58. sayıda ise ülkeden kaçtığını belirttiğimiz Mahmut Paşa, Kuzey Anadolu’da Rusya’ya tanınan hakları, Rus istilasının başlangıcı olarak nitelendirmiştir. Almanya’nın İstanbul büyükelçisi Marshall von Bieberstein ise Dışişleri Bakanlığına yazdığı raporda, Rusya ile yapılan itilafnamenin İmparatorluğun her kesiminde yarattığı hoşnutsuzluğu haber vermiştir.³²

Yine Avrupa’da çıkan *Pester Lloyd* gazetesine Osmanlı Devlet adamlarından birinin verdiği beyanatta, Rusya’nın şarkta uyguladığı politikasının zararlarından bahisle, Petersburg kabinesinin bu imtiyaz talebinin dahi şiddetli bir hakaret olduğu gibi yabancı ve hatta düşman bir devletin menfaatlerine uygun olarak kendi toprağınız üzerinde hak tasarrufundan sizi nasıl mahrum eder diye sormuştur. Bu imtiyazın verilmesini Sultan II. Abdülhamid’in yirmi yıldır takip ettiği kötü politikanın yeni bir eseri diye de eklemiştir.³³

1900 İtilafnamesi ile Rusya’ya verilen demiryolu ayrıcalığına birçok cenahtan menfi yorumlar yapılmıştır. Ancak burada Sultan II. Abdülhamid’in kendisinden Rusya’ya verilen ayrıcalığa dair yaptığı yorumu eklemek isteriz. Sultan II. Abdülhamid 1900 İtilafnamesi’ni şöyle değerlendirir:

“Erzurum’da ve Karadeniz kıyılarında yapılacak demiryollarının imtiyazını Rus kapitalistlerinden başkasına vermemeyi taahhüt etmeye mecbur olmakla tehlikeli bir vaziyete düşmüş bulunuyoruz. Fakat bu inşaatın başlaması pek yakında olmayacaktır. Çünkü Ruslar tarafından yapılmasına hiçbir zaman müsaade etmek niyetinde değilim; zira bu şekilde başlayarak evvela şimali-şarkiyi daha sonra da bütün memleketi rahat ellelerine geçirebilirler. Ruslara böyle bir vaatte bulunmak çok aleyhimize olmuştur. Çünkü Erzurum’u bağlayacak stratejik bir yola ihtiyacımız vardır bunu kendi başımıza yapmamız da maalesef çok zordur. Bir karara varmadan evvel diğer büyük devletlerin demiryolu politikalarını tetkik etmekte fayda vardır. Yanlış bir imtiyaz vermekle kabili mümkün olmayan bir zarara girmek mümkündür.”³⁴

Sultan II. Abdülhamit, 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının Rusya’ya verilmesinden dolayı zor bir sürece girildiğinin farkındadır. Hatta Erzurum’un çok kritik bir noktada olması sebebiyle asker sevkiyatı açısından bir savaş durumunda birçok zorluklarla karşılaşabilecektir. Ancak verilen bu ayrıcalığı bir tek sebebe bağlamak gibi bir hataya düşülmemelidir. Günün konjonktürü, diğer devletler ile mevcut ilişkiler, dâhili siyaset (Doğu Anadolu’daki Ermeniler) vb. bir dizi faktörler vardır. Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının verilmesinde Kafkasya’ya kaçmış isyancı Ermenilerin payı büyüktür.

1900 İtilafnamesi ile Anadolu’nun kuzeyindeki demiryolu hattı ayrıcalığının Ruslara verilmesi Rusya’nın bir süre için susmasına neden olmuştur. 1901 yılının Aralık ayında Rusya Maliye Nazırı Witte, Petersburg’da Bağdat Demiryolu hattı imtiyazının Ruslardan başkasına verilmesinin Çarın emperyalist çıkarları için bir tehlike doğuracağını kesin bir dille belirtmiştir. 1902 ve 1903 yıllarında da aynı yönde açıklamalara devam eden Witte, bu siyasetin

³² Özyüksel, 1988: 151-152.

³³ BOA, HR.SYS, nr: 195-33, ek 4. 1: 28 Nisan 1900.

³⁴ Sultan Abdülhamit, 1987: 139-140. Ali Vehbi Bey’in Fransızcadan Türkçeye H. Salih Can tarafından tercüme edilen *Siyasi Hatıratım* kitabı gerek müdafaası

gerekse üslup ve düşünce tarzı olarak Sultan II. Abdülhamid tarafından kaleme alındığı veya yazdırıldığı kanaatini ortaya çıkarmıştır. (Birinci, 2005: 87-193).

değişmesi için bir neden görmediğini açıklamıştır. Witte'nin Rusya'da sözlerinin geçerliliği vardır. Demiryollarının ilk kurucularından olduğundan iktisadi önemini bilmektedir. Witte, 1893-1903 arasındaki yıllarda Maliye Bakanlığı yapmıştır. Ayrıca Rusya'da 2000 kilometre demiryolu hattı yapmış, Kafkasya demiryolu ve Sibirya'yı boydan boya geçen demiryolu inşaatının sonuna gelmiştir. Bu demiryollarının, Rusya'nın sanayileşmesiyle birlikte ticari ve siyasi yayılmasında bir gün güçlü silahlar olacağına inanmaktadır. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda ordunun sevkiyatını düzenleyen Witte, demiryollarının saldırı ve savunma savaşlarındaki rolünü bilmektedir.

Stratejik açıdan, Anadolu-Bağdat Demiryolu Rusların Yakınoğlu'daki siyasi emelleri için gerçek bir tehlikedir. Eğer bu hat yapılırsa Doğu Anadolu vilayetlerindeki Ermenilerin bulunduğu bölgeler Osmanlı Devleti'nin gerçekten kontrolüne girebilirdi. Öte yandan Deli Petro zamanından beri Rus Çarları ısrarla ve yorulmak bilmeden Akdeniz'e açılan bir kapının peşinde koşmuşlardır. Açık denizlere açılma politikası Rusya'nın tarihi bir eğilimiydi. Öyle ya da böyle İstanbul'u Türklerden almak; Rusya'nın bu emperyalist isteğini ticari çıkarları da kamçulamıştır. Güney Rusya'nın ticaret yolları Boğazlardan geçiyordu. Tarım, hayvan ürünleri, kömür ve petrol Avrupa pazarlarına başka bir yoldan ulaşamazdı.³⁵ Rusya için Alman mallarıyla rekabet etmenin yanında, İran ve Basra Körfezi'nde İngiltere'den sonra diğer güçlü bir devlet olan Almanya ile de mücadele etmek durumunda kalacaktı.³⁶ Anadolu-Bağdat Demiryolu Rus ürünlerinin pazarı olan İran'ın kuzeyine, Kafkasya demiryolu üzerinden Hazar Denizi yoluyla gönderilmesine sekte vuracaktı. Kafkasya petrol yataklarının zararına Mezopotamya petrollerinin işletilmesini sağlayacak ve Türkistan

demiryoluyla yapımı bin bir güçlükle devam eden Hindistan hattıyla da rekabete girecekti. Yani neresinden bakılırsa bakılsın Anadolu-Bağdat Demiryolu Rusya'nın politik amaçlarıyla çelişiyor ve Anadolu'daki askerî üstünlüğünü de tehlikeye sokuyordu.³⁷

Bundan dolayı da Rusya, en azından Anadolu-Bağdat Demiryolunun yapımına engel olamıyorsa, sınırı boyunca uzanacak olan Karadeniz Demiryollarının yapımını tekeli altına alarak Osmanlı Devleti'nden hem askerî hem de ekonomik olarak emin olma siyaseti izlemiştir. Sonunda Karadeniz Demiryolları ayrıcalığını alarak bu siyasetinde başarılı olmuştur. Rusya'nın Osmanlı Devleti üzerindeki emelleri hakkında fikir vermesi açısından bir örnek daha verirsek 1907 yılında Rusya nazırlar toplantısında Anadolu'da demiryolu yapımı için alınan karara göre, 1900 İtilafnamesi'nde belirtilen ayrıcalığın genişletilmesi fikri ortaya çıkmıştır.³⁸

3. 1900 İtilafnamesi'nden II. Meşrutie'te Kadar Ermenilerin Durumu

Rus-Osmanlı ilişkilerini sürekli meşgul eden Ermeniler bu sırada Osmanlı Devleti'ne dönmek için her yolu deniyorlardı. Kafkasya'dan kayıklara binerek Karadeniz limanlarına gelmişler, hatta yöre ahalisi gibi görünmek için köylü kıyafetleri giymişlerdi. Terme, Ünye ve Çarşamba kazalarında 53 firari Ermeni yakalanmıştır. Ayrıca bu Ermeniler, İran tarafından da kaçak olarak Osmanlı topraklarına sızmışlardır. Kısmen silahlı 250 kişilik bir grup da İran taraflarından gelmiştir.³⁹ Tutuklanan firari Ermeniler ifadelerinde, Rusya Hükûmetinin kendilerini Rusya tabiiyetine girmeye ve askerliğe zorladığını ancak kendilerinin Osmanlı Devleti'nde doğup büyüdüklerinden ve çocukları ile aileleri burada olduğundan artık Rusya'da kalmak istemediklerinden deniz tehlikesini de göze alarak firar ettiklerini söylemişlerdir.⁴⁰ Dâhiliye Nezareti, Rusya'dan firar

³⁵ Earle, 2003: 137-139.

³⁶ Gülsoy, 1994: 27.

³⁷ Imbert, 1981: 43.

³⁸ Küçükuşurlu, 2008: 291.

³⁹ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 4.1: 27 Haziran 1903.

⁴⁰ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 7.1: 8 Temmuz 1903.

ederek gelen Ermeniler hakkında kesin bir karar olduğundan bir kişinin dahi kabul edilmemesini Trabzon vilayetine bildirmiştir.⁴¹ Diğer taraftan bu sırada Rusya memurları iade edilmek istenilen Ermenileri kabul etmemeye başlamışlardır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti⁴² Ermeni bozguncularının tecavüzlerinin devamı halinde tedbir almayı düşünmüştür.⁴³

Bir diğer sorun ise Kafkasya'dan firar eden Ermenilerin, Osmanlı topraklarına gelen Müslümanların arasına karışmalarıydı. Osmanlı Devleti, bunun önüne geçmek için şehbenderliklere talimat göndererek muhacirlerin hüviyetleri, miktarları ve nereden geldiklerini Babıali'ye bildirilmesini istemiştir.⁴⁴ Osmanlı Devleti, Rusya'dan gelecek Müslümanların kabulleri ile Ermenilerin ülkeye girmelerine kesinlikle izin verilmemesini irade etmiştir.⁴⁵ Çünkü bu firari Ermenilerin bozgunculuk yapmak amacıyla Osmanlı Devleti'ne gelmek istedikleri biliniyordu.⁴⁶ Rusya'dan geri dönmek isteyen bu şahısların birtakım bozgunculardan olmaları sebebi ve devletin asayiş ile emniyetini sağlamak amacıyla girişlerinin kesin olarak engellenmesi ayrıca da gerekli tedbirlerin alınması vilayetlere bildirilmiştir.⁴⁷ II. Meşrutiyete kadar Osmanlı Devleti, Rusya'ya kaçan isyancı Ermenilerin geri dönmelerine olabildiğince engel olmuşsa da II. Meşrutiyet'in getirdiği özgürlük ortamında durum tam tersi yöne kaymıştır.

Sonuç

1900 İtilafnamesi, Osmanlı ve Rusya devletleri arasında, şimdiye kadar çok az aydınlatılabilmiş ve hâlen az bilinen bir konudur. Oysa bu itilafnameyle ilgili hususlar, tarafların ilişkilerini bir süreliğine de olsa önemli oranda etkilemiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz Demiryollarıyla ilgili müzakerelerin sonunda birbirinden bağımsız olarak karşılıklı verdikleri nihai imzalı notaları sonucunda, Karadeniz

Demiryolu ile Ermeni meselesi adeta iç içe geçmiştir. Rusya, Osmanlı Devleti'nden sürecin başından itibaren imtiyaz istemiş, ancak Osmanlı Devleti, Rusya'ya Karadeniz Demiryollarının imtiyazını değil, ayrıcalığını vermiştir. Bu yönüyle bakıldığında Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı diplomatik bir başarı elde ettiğini ifade etmek mümkündür. Sonuç itibarıyla Osmanlı Devleti, Karadeniz Demiryollarının imtiyaz ihalesini Rusya'ya vereceğini kesin olarak taahhüt etmiştir. Diğer taraftan Osmanlı Devleti, esasında demiryollarıyla ilgili bu projeyi kendi mali kaynaklarıyla yapamasa da bir istikraz yaparak inşa edebilirdi. Tüm imkânsızlıklara rağmen sürecin sonunda Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı kazandığı diplomatik başarıda, tabiatıyla Sultan II. Abdülhamid'in, zekâsı ve ferasetinin etkili olduğunu belirtmek gerekir. Ancak 1908 sonrası değişen politikalar sonrasında, Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının Osmanlı Devleti'nin demiryolu siyasetindeki etkileri, ilerideki yıllarda anlaşılacağı üzere telafisi mümkün olmayan felaketlere yol açmıştır. Öncelikle bu ayrıcalığın Rusya'ya verilmesi üzerine, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun güzergâhı değişmiş oldu. Buna ilaveten Osmanlı Devleti'nin kendi öz sermayesi ile yapamadığı bu projenin devamında, Rusya'nın onayı olmadığından veya alınamadığından bu yönde bir metre dahi demiryolu inşa edilememiştir. Kaldı ki Rusya'nın siyaseti de sürdürülecektir. Bunun yanında onlar bu ayrıcalığı daha da genişletebilmek hedefindeydiler. 1900 İtilafnamesi ile Karadeniz Demiryolları ayrıcalığının Ruslara verilmesine karşılık, Kafkasya'daki Ermeniler Osmanlı Devleti'ne II. Meşrutiyet'e kadar dönüş yapamayacaklar; ancak Meşrutiyetin ilanı ve Ermenilere yönelik olarak değişen politikalarla birlikte bu dönüş gerçekleştirilebilecektir.

⁴¹ BOA, DH.TMIK.M, nr: 147-37, ek 8.2: 16 Temmuz 1903.

⁴² BOA, İ.HUS, nr: 114-74, ek 1.1: 15 Mart 1904.

⁴³ BOA, İ.HUS, nr: 119-8, ek 1.1: 16 Temmuz 1904.

⁴⁴ BOA, İ.HUS, nr: 114-62, ek 1.1: 3 Mart 1904.

⁴⁵ BOA, İ.HUS, nr: 132-66, ek 1.1: 23 Ağustos 1905; BOA, İ.HUS, nr: 137-4, ek 1.1: 30 Aralık 1905.

⁴⁶ BOA, İ.HUS, nr: 151-15, ek 1.1: 14 Şubat 1907.

⁴⁷ BOA, İ.HUS, nr: 163-51, ek 1.1: 22 Şubat 1908.

Bütün bu etkilerine rağmen, 1900 İtilafnamesi'nin belki de az bilinmesinde veya kaptarlarda bugüne kadar fazla yer edinemesinde birtakım nedenler vardır. Osmanlı Devleti'nin resmî gazetesinde ve yürürlüğe giren antlaşma ve kanunlarını yayınlayan organlarında böyle bir muahededen bahsedilmemektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belgeler ile II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı basınında “Osmanlı-Rus Mukavelenamesi”, “Osmanlı-Rus İtilafnamesi”⁴⁸ ve “1900 İtilafnamesi”⁴⁹ olarak geçmekle beraber konu ile ilgili birçok belgede de “İtilaf” olarak ifade edilmektedir. Buradaki en büyük eksiklik, 1900 İtilafnamesi'nin resmi olarak yürürlüğe girdiğine dair hiçbir belgenin bulunmamasıdır. Ancak yine tezat bir şekilde, bu mutabakat, anlaşma anlamına gelen “İtilafname” olarak ifade edilmektedir. Biz de belgeler ışığında, bu mutabakatı aslına uygun bir şekilde “1900 İtilafnamesi” olarak kabul ediyoruz.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve İslahat Komisyonu (DH.TMIK), nr: 147-37.

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

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), nr: 195-33; 2840-35; 2899-6.

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

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

İrade Hususi (İ.HUS), nr: 114-62; 114-74; 119-8; 132-66; 137-4; 151-15; 163-51.

Şura-yı Devlet (ŞD), nr: 1230-33.

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

Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK), nr: 60-108.

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

2. Süreli Yayınlar

Divân İlmi Araştırmaları

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

İkdam

Osmanlı Araştırmaları

3. Tetkik Eserler

“Osmanlı-Rus İtilafı”, *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

“Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

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

BAYDUR, Mithat, “Osmanlı – Alman İlişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri”, Osmanlı, c. II, Ed. Güler Eren, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 1999.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1991.

BEYDİLLİ, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c: 4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1991.

BİRİNCİ, Ali, “Sultan Abdülhamid'in Hâtıra Defteri Meselesi”, *Divân İlmi Araştırmaları*, Sayı: 19 (2005/2).

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

⁴⁸ BOA, ŞD, nr:1230-33, ek 32: 24 Mart 1910; “Osmanlı – Rus İtilafı”, *İkdam*, 25 Ekim 1913, s. 2.

⁴⁹ BOA, İ.DUİT, nr:33-25, ek 17.5: 26 Haziran 1912; “Şarki Anadolu Şimendiferleri ve Rusya”, *İkdam*, 24 Ekim 1913, s. 2.

- EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, Haz. Nurer Uğurlu, İstanbul, Örgün Yayınevi, 2003.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993.
- GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1994.
- IMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981.
- İRTEM, Süleyman Kani, *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yayınları, 1999.
- KARAL, Enver Ziya, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2011.
- KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 1-2 (1985).
- KİESER, Hans-Lukas, *Iskalanmış Barış*, Çev. Atilla Dirim, İstanbul, İletişim Yayınları, 2013.
- KÜÇÜKÜĞURLU, Murat, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon - Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları* 32 (2008).
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınları, 1988.
- PASTIRMACIYAN, Karakin, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, Araks Matbaası, 1328.
- Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, Dergah Yayınları, 1987.
- Türkçe Sözlük*, Haz. İsmail Parlatır vd., c. I, Türk Dil Kurumu, Ankara, 1998.
- UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih*, İstanbul, Der Yayınları, 2006.
- ULUĞBAY, Hikmet, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Petropolitik*, Ankara, De Ki Yayınları, 2008.
- YILDIRIM, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 1 (2002).

EKLER

Ek 1. Karadeniz Demiryolları Hakkında Yapılan Meclis-İ Vükela Müzakere Tutanağı

[illegible]

Ek 2. 1913 Yılında Fransızlar ile Yapılan Antlaşmaya göre Karadeniz Demiryollarının Güzergâhı

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA) *

II

Accord Annexe

Sur les Chemins de fer et les ports.

Articles .

- 1- Réseau de la mer Noire
- 2- " " Smyrne-Cassaba
- 3- Prolongement du Smyrne-Cassaba et du Moudania-Brousse-Ligne de Smyrne aux Dardanelles.
- 4- Réseau du Damas-Hama:Lignes nouvelles
- 5- " consolidation du trafic de la ligne Beyrouth-Damas-Uzérib.
- 6- " -Rachat
- 7- Tramways libanais
- 8- Ligne de Jaffa-Jérusalem
- 9- Ligne de Damas à Mâan, de Deraa à Caiffa et leurs embranchements.
- 10- Ports de Jaffa, Tripoli, Héraclée, Inéboli, Caiffa.
- 11- Port de Beyrouth
- 12- Quais de Constantinople
- 13- Rachat des voies ferrées et des ports.
- 14- Exclusion de tout traitement préférentiel.

Article I.

Réseau de la mer Noire.

Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare que dans le dessin de constituer un réseau homogène de Chemin de fer à voie normale, dit réseau de la mer Noire il a traité avec un groupe français, auquel il a concédé la construction des lignes de Samsoun-Sivas-Pékéridj avec embranchements vers Tokat et Harpout, aux termes d'une convention qui vise également les lignes et embranchements: 1° de Soulou-Séraï vers Goyzad jusqu'à la ligne de partage des eaux entre les bas-

H2.595

2899/6

8

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)

sins du Yéchi-Irmak et du Kizil-Irmak, 2^{de} Havza à Bolou avec embranchement éventuel vers Héraclée; 3^{de} Pékérîdj à Trébizonde; 4^{de} Karpout à Arghmana Maden avec prolongement éventuel vers Bitlis et Van.

Le Gouvernement Impérial déclare, en outre qu'aux termes d'une autre convention, l'exploitation du réseau ci-dessus défini est réservée, pour une durée de trente ans, au même groupe français qui devra à cet effet constituer une société d'exploitation ottomane.

Article II.

Réseau de Smyrne Cassaba

Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare qu'il s'est engagé vis-à-vis de la société ottomane de Smyrne-Cassaba et prolongement, à ne point user de son droit de rachat avant l'année 1943.

Les dépenses que cette société devra supporter en vue de la réorganisation de l'ancien réseau de Smyrne-Alaschéhir, qui est la propriété de l'Etat sont déterminées dans un accord spécial intervenu à cet effet.

Article III.

Prolongement du Smyrne-Cassaba-et du Moudania-Brousse-Ligne de Smyrne aux Dardanelles.

Dans son désir de favoriser la constitution de réseaux homogènes en tenant compte du développement normal des lignes déjà existantes, le Gouvernement Impérial Ottoman déclare qu'aux termes d'avenants à leurs actes de concession il a reconnu respectivement aux sociétés de Smyrne Cassaba et de Moudania-Brousse un droit de préférence à condition égales pour les embranchements de la ligne de

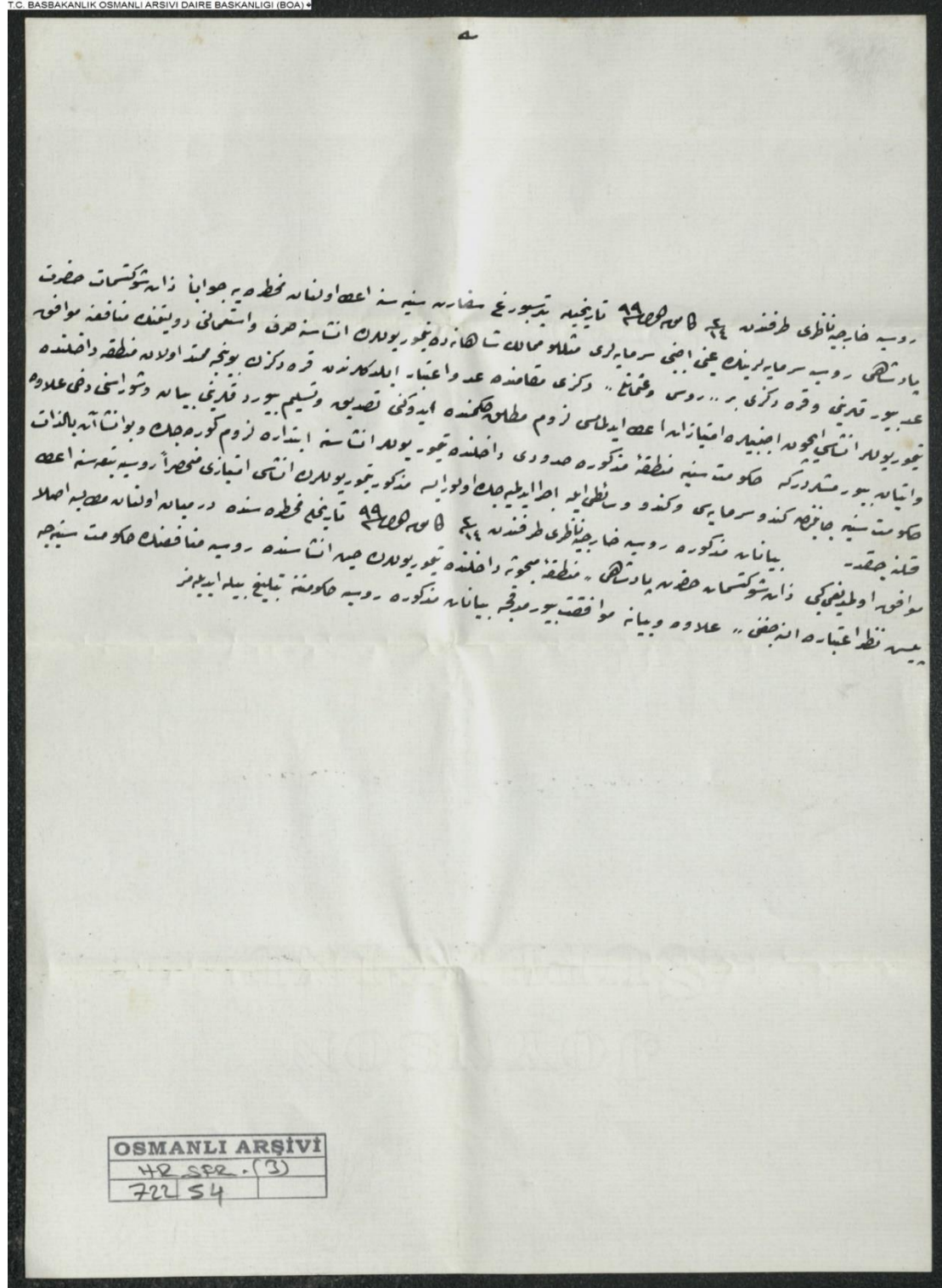
HE.SYS

2899/6

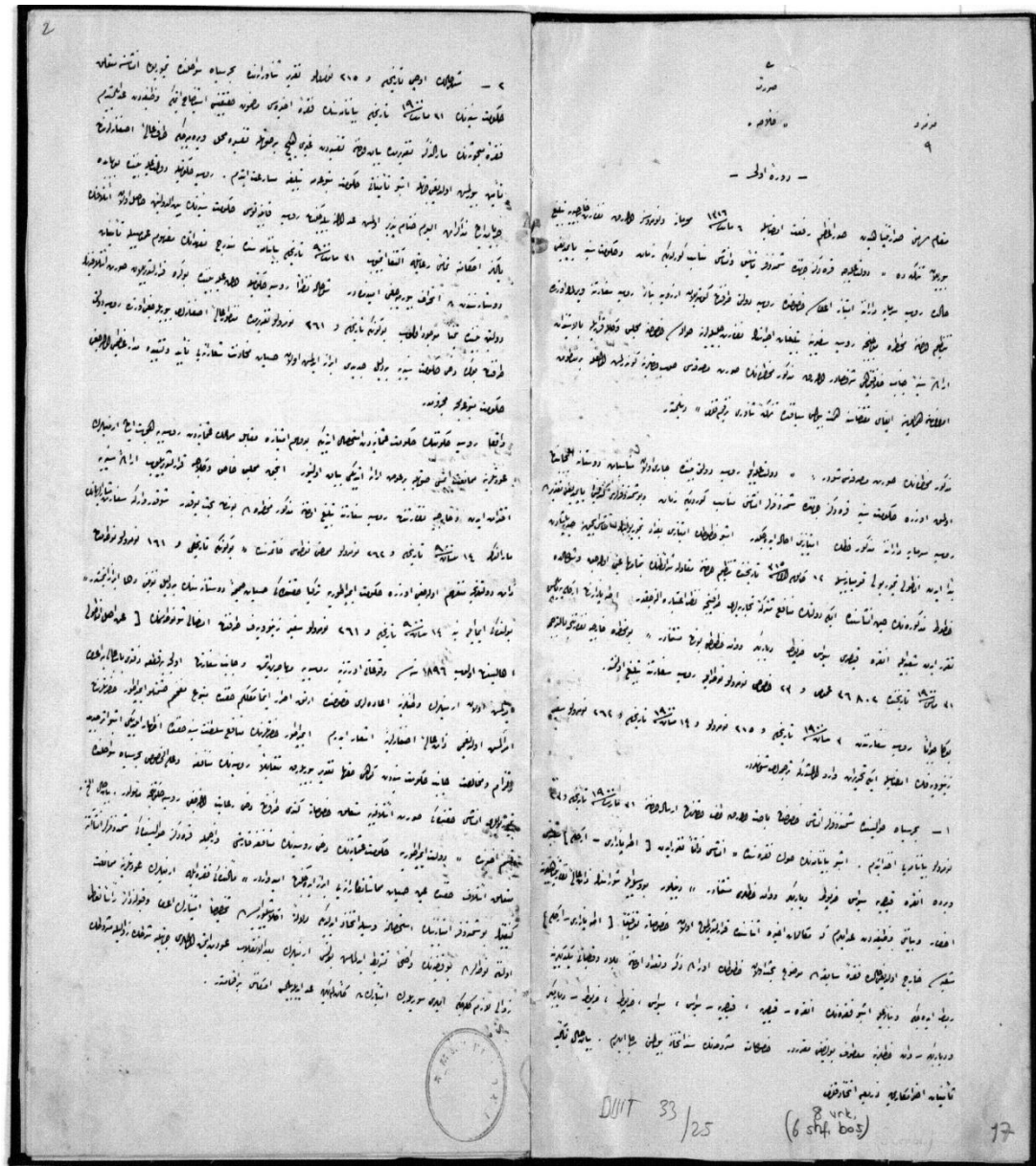
9

Ek 3. Aralık 1899 Tarihinde Rusya'nın Karadeniz Demiryolları İmtiyazını İstedığıne Dair Verdiği Notaya Cevap

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



Ek 4. Karadeniz Demiryolları Ayrıcalığını Rusya'ya Veren 1900 İtilafnamesi'nin Özeti



Ek 5. 1912 Yılında Karadeniz Demiryollarının İnşası için Rusya'ya Verilen Nota

[illegible]