

Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

**CUMHURİYET
TARİHİ
ARAŞTIRMALARI
DERGİSİ**

Yıl 4 . Sayı 7 . Bahar 2008

YÖNETİM YERİ:
Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü
Beytepe- ANKARA 06532
Tel: 0312 297 68 70 Faks: 0312 299 20 76
Web: www.ait.hacettepe.edu.tr
E-posta: ctad.hacettepe@gmail.com
Tel: 0312 297 68 70/123

CUMHURİYET TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

ISSN 1305-1458

Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nce yılda iki kez yayınlanan yaygın süreli hakemli bir dergidir.

Basıldığı Yer: Hacettepe Üniversitesi Hastaneleri Basımevi
06100, Sıhhiye, Ankara
Tel: 0312 310 9771

Basım Tarihi: 04 Şubat 2009

Dergiye gönderilen yazı ve fotoğraflar iade edilmez.
Bu dergide yayınlanan yazılardaki fikirler yazarlara aittir.

Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun

Murat KÜÇÜKUĞURLU

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Ali Servet ÖNCÜ

Erzurum

KÜÇÜKUĞURLU, Murat, Ali Servet ÖNCÜ, Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun. CTAD Yıl 4, Sayı 7 (Bahar 2008), 115-155

Trabzon-Erzurum demiryolu projesi II. Meşrutiyet'in ilânından sonra yoğun olarak tartışılmıştır. Demiryolu hattı bahsedilen dönemde yapılamamıştır. Hattın yapılamamasında siyasi ve ekonomik faktörler etkili olmuştur. Bu hattı yapmak Cumhuriyet'in ilânından sonra da mümkün olmamıştır. Bu dönemde de ekonomik, siyasi ve askeri nedenler bu projenin gerçekleşmesini engellemiştir. Hattın yapımı için 10 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de bir kanun kabul edilmiştir. Kanunun kabul edilmesi için Trabzon milletvekili Ahmet Muhtar Bey ve bölgenin diğer milletvekilleri büyük bir çaba harcamıştır. Fakat bu kanun hiçbir zaman uygulanmamıştır. Bu projenin gerçekleşmemesi hem Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgelerinin ekonomik, sosyal ve kültürel durumunu, hem de Trabzon-Tebriz ticaret yolunu olumsuz etkilemiştir.

Anahtar Kelimeler: Trabzon-Erzurum Demiryolu, Trabzon Milletvekili Ahmet Muhtar Bey, Doğu Anadolu'nun Ekonomisi, Chester Projesi

KÜÇÜKUĞURLU, Murat, Ali Servet ÖNCÜ, A Forgotten Law About Trabzon-Erzurum Railway. CTAD Year 4, Issue 7 (Spring 2008), 115-155.

The railway project connecting Trabzon and Erzurum provinces hotly debated in the Ottoman Parliament after the proclamation of the Second Constitution in 1908. The so called Chester railway project couldn't be started during this period mainly because of political and economical factors. It couldn't be started after the establishment of the Turkish Republic (1923) too. Economical and political as well as military factors prevented the construction of the railway line in this period. On the 10th April 1924 a law to construct the railway was passed through the Turkish Grand National Assembly with the support of the deputy of Trabzon, Ahmet Muhtar Bey, and other deputies of the province. Unfortunately, the law wasn't put into practice. The failure of the construction of the railway prevented the shifting of the trade to Trabzon-Tabriz route. It also prevented social, cultural and economical integration of the Eastern Black Sea region with the Eastern Anatolia..

Key Words: Trabzon-Erzurum Railway, Eastern Anatolia's economic development, Deputy of Trabzon Ahmet Muhtar Bey, Chester Project

Giriş

1. Dünya Savaşı sona erdiğinde, Trabzon-Erzurum karayolu motorlu taşıt trafiğine elverişli ve sağlam bir yol olarak ortada durmaktaydı. Savaştan hemen önce Fransız ve Türk şirketleri vasıtasıyla girişilen yolu motorize etme çalışmaları, ancak savaş sırasında Ruslar tarafından tamamlanmış ve ilk motorlu araç 1917'de yol üzerinden geçmişti. Böyle olmakla birlikte asıl sorun, motorlu taşıtların yok derecesinde olması ve eski usullerle yapılan nakliyatın çok pahalı ve zaman alıcı olmasıydı. 1919'da bölgeye gönderilmiş olan Amerikan misyonunun başındaki James G. Harbord, *New York Times*'ta çıkan makalesinde konuyla ilgili olarak şunları söylemektedir:

Bölgedeki insan gücünün gereği gibi kullanılması için ihtiyaç duyulan en önemli şey nakil vasıtalarıdır... (Yük hayvanlarının kullanıldığı) nakliyat metotları o kadar pahalıdır ki; uzak mesafelere ağır yük götürmek neredeyse imkânsızdır. Amerikan yardım kuruluşu Erzurum çevresinde dağıtmak için Trabzon'a bir miktar erzak indirmişti. Erzurum'da insanlar bu erzağa ulaşmamış olmasıydı, açlıktan öleceklerdi. Çok da fazla olmayan bu erzakın 200 mil kadar bir mesafede nakliyatı için çıkarılan yerel nakliye masrafı 500.000 (?) dolar idi. Savaş sırasında Ruslar tarafından inşa edilen ve motorlu araçlar için uygun olan yol üzerinde deve veya katır kervanlarıyla nakliyat ücreti, nakliyatın meşakkatli ve çok yavaş olmasına rağmen, bir ton için 150 dolardır. Doğal olarak yardım kuruluşu elemanları erzakı iç bölgelere götürüp teslim etmekten vazgeçtiler ve belediye yetkililerinden nakliyatı temin etmelerini istediler ¹

Görüldüğü gibi Trabzon-Erzurum güzergâhıyla ilgili temel problemlerden birisi, yol üzerindeki nakliyatın yavaş, meşakkatli ve pahalı olmasıydı. Bu problemleri giderecek çarelerden birisi, ulaşım imkânları bakımından Türkiye'nin en geri kalmış bölgesi olan Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz'i birbirine ve bir limana demiryolu ile bağlamaktı. Hatta bu demiryolunu İran'ın kuzeyine kadar uzatarak, 20. yüzyıl başlarında canlanmış olan transit ticaretini tekrar ve kalıcı bir şekilde bu bölgeye çekmekti.

1. Dünya Savaşı sonrasında İran transitini tekrar Trabzon istikametine çekmek için müsait bir ortam oluşmuştu. Özellikle Türk Ordusu'nun 1920'de Ermeniler üzerine yaptığı askerî harekât ve bu sırada Kafkasya'da meydana gelen diğer askerî ve siyasi gelişmeler, Kafkasya demiryollarının İran transitini için sağlamakta olduğu avantajları ortadan kaldırmıştı. Böylece Trabzon-Erzurum-

¹ James G. Harbord, "Plain Facts About Asia Minor and the Trans-Caucasus", *The New York Times*, February 22, 1920.

Tebriz kervan yolu üzerindeki trafik 1920'nin son aylarında yeniden artmış; özellikle halı denklelerini taşıyan kervanlar, hemen her gün Tebriz'den Trabzon'a doğru hareket etmeye başlamışlardı.² Bu makale konu olan Trabzon-Erzurum demiryolunun yapımını isteyenler, artan bu ticaretin bölgede kalıcı olması için demiryoluna ihtiyaç olduğunu vurguluyorlardı.

Bölgenin ve Kuzey İran transitinin tarihî iskelesi konumundaki Trabzon Limanı da, 1. Dünya Savaşı sonrasında ele alınmayı bekleyen konulardan birisiydi. Limanın yapımı konusunda savaş öncesi bazı adımlar atılmıştı. Aslen bir İngiliz kuruluşu olan Millî Banka vasıtasıyla 21 Ağustos 1911'de yapılan antlaşmayla, bu limanı yapma ve işletme imtiyazı İngilizlere verildi. Antlaşma gereğince banka, maktuen 15 milyon Frank (yaklaşık 650.000 lira) ile limanı inşa edecekti. Tanınmış bir İngiliz şirketi olan Sir John Jackson Company'nin başlattığı Trabzon Limanı'ndaki dalgakıran inşaatı 1914 yazına kadar devam etti.³ Savaş sonrasında liman inşaatına devam edilmesi gerektiği yeniden dillendirilmeye başlandı.⁴

Söz konusu bu fikirleri savunanlar, meseleye daha çok ekonomik açıdan bakan ve savaş sonrasında gerçekten büyük sıkıntılar yaşayan bölgeyi demiryolu ve liman vasıtasıyla rahatlatmak isteyenlerdi. Bölge halkı ve tüccarlarının en büyük hayallerinden birisi olan demiryolu konusundaki istekler, bazen gazete ve mecmua sütunlarında, bazen de bölge milletvekilleri ağzından Büyük Millet Meclisi kürsüsünde dillendiriliyordu. Daha 1. Dünya Savaşı sona ermeden *Ticaretî Umumiye Mecmuası*'nda yazılan bir makalede, konuyla ilgili şu ifadeler yer verilmişti:

Trabzon, Kafkasya'daki Bakü-Batum hattının inşasından sonra, mamuriyetinden önemli bir kısmını kaybetmiştir. Aslen Türk olup İran'ın kuzeyinde yaşayan ve Türkçe ile Acemce arasında bir dil konuşan Azerbaycan tacirleri, İstanbul, Rusya veya Avrupa'ya mal götürmek için Bayezit-Hınıs-Erzurum-Bayburt yolunu kullanmaktaydı. Bunların birçoğu, Trabzon'da ihtiyarı ikamet etmişlerdi. Fakat Ruslar Bakü-Batum hattını inşa edince, bu yolun ve dolayısıyla Trabzon'un önemi azalmıştır. Bu yolun inşasından önce, yıllık 1.5 milyon liralık mal Trabzon'dan geçmekteydi.

² *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi* [TBMMZC], I/7, s.137.

³ TBMMZC, II/8-1, s.541; Eliot Grinnel Mears, "Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet", *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number 1, p.4, National Archives Microfilm Publications, T1193, Records of the Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States, 1910-1929, Roll: 2, National Archives and Records Service, General Services Administration, Washington, 1975.

⁴ 1. Dünya Savaşı'nda işgal edilen Trabzon'da Ruslar tarafından geçici bir liman yapılmış ve liman, aynı anda iki vapurun yanaşabileceği duruma getirilmişti. *Karadeniz Havzası Şimal Kısmı, Tabii, Ziraî, Beşerî, Baytarî*, V, Genelkurmay Başkanlığı Coğrafya Encümeni, Ankara, 1936, s.66; Savaşın sona ermesi Trabzon Limanı'nın yeniden inşasını isteyenler, Rusların yaptığı geçici limanın bir hareket üssü ve malzeme deposu olarak kullanılabilmesini belirtmişlerdir. TBMMZC, II/8-1, s.541.

Trabzon Bayburt-Erzurum demiryolu hattının inşa edilmesi durumunda Kafkasya yolunun önemini kaybedeceği açıktır.⁵

Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapımı meselesinin ciddi bir şekilde gündeme geldiği II. Meşrutiyet döneminde yaşanan tartışmalar, I. Dünya Savaşı'ndan sonra kaldığı yerden devam etti. Bu konuda isim vermek gerekirse, 1909'dan itibaren Demiryollar Umum Müdürlüğü ve Nafia Nezareti müsteşarlığı yapan, II. TBMM'ye Trabzon milletvekili olarak seçilip bir ara Nafia Vekilliği⁶ görevinde bulunan Ahmet Muhtar (Cilli) Bey, Trabzon-Erzurum hattının yapımını savunan çevrelerin sözcüsü olarak öne çıktı.

Trabzon-Erzurum Hattı: Engeller ve Chester Projesi

Meseleye daha çok siyasî ve askerî açıdan yaklaşan çevreler, Trabzon-Erzurum demiryolundan ziyade, Ankara-Sivas-Erzurum demiryolunun önceliğine işaret ediyorlardı. Bu çevrelere göre asıl mesele, Anadolu'nun doğusunu demiryolu ağıyla batısına bağlamaktı. Nitekim bu hedefin 1. Dünya Savaşı öncesinde gerçekleştirilememiş olması, savaş sırasında doğuda büyük felaketler yaşanmasına ve bölgenin tamamen Rus işgaline uğramasına zemin hazırlamıştı. Trabzon-Erzurum hattını yapmanın mühendislik zorlukları ve bu demiryolunun iktisadî açıdan verimli bir yatırım olmayacağı iddiası, bu şekilde düşünenlerin elini güçlendiriyordu.

Millî Mücadele döneminde, önceliğin Sivas-Erzurum hattına verilmesini, hatta Trabzon-Erzurum hattının mahzurlu olacağını savunan kişilerin başında, 1. Dünya Savaşı ve sonrasında bölgenin kaderi üzerinde derin bir iz bırakmış olan Şark Orduları Komutanı Kazım Karabekir Paşa gelmekteydi.

Çalışmanın ilerleyen sayfalarında Muhtar Bey ve onun gibi düşünenlerin görüşlerine bolca yer verilecektir. Biz burada, hem kronolojik bir sıra takip etmek, hem de dönemin hükûmet çevrelerince de paylaşıldığını düşündüğümüz görüşü ortaya koymak bakımından Kazım Karabekir'in bir yazısını aktaracağız.

Kazım Karabekir Paşa, 11 Aralık 1921'de Sarıkamış'tan Nafia Vekili Rauf (Orbay) Bey'e gönderdiği mektupta; öncelikle geçmiş dönemde demiryolu konusunda yapılan hatalardan bahsetmekteydi. Aynı görüşleri bir süre önce Erkanı Harbiye'ye de iletmişti. Karabekir'e göre Osmanlı döneminde haricî ve dahilî tesisler yüzünden demiryolu, şose, liman gibi ekonominin gerekleri olan konularda faydalı projeler üretilememişti. Örneğin Balkan Savaşlarından önce

⁵ İbrahim Memduh, "Memleketimizde Şimendiferler", *Ticaret-i Umumiye Mecmuası*, Cilt 1, Sayı 20, 29 Teşrinisani 1333, s.314-315; Aynı konuyu Millî Mücadele döneminde gündeme getiren bir makale örneği için Mühendis İzzet, "Trabzon-Erzurum Şimendiferinin Lüzum ve Ehemmiyeti", *İstikbâl*, 17 Mart 1337.

⁶ Ahmet Muhtar Bey, I. İnönü hükûmetinde 30 Ekim 1923-19 Ocak 1924 döneminde Nafia Vekilliği yapmıştır. *Dünden Bugüne Başbakanlık 1920-2004*, Haz. İbrahim Karaer, R. Erişti, A. Ceylan, Ankara, 2004, s.219.

Fransız şirketlerine verilen külliyetli paraya mukabil, Anadolu'da göze çarpar bir şey temin edilememişti. Çünkü her milletvekili, seçmenlerine karşı bir şey yapmış görünmek için konuya müdahil olmuş; zamanın yetkilileri de "her tarafta imar başladı, kırk elli senede bütün memleket muntazam şebekelere malik olacak" zannıyla, para ve kuvveti imparatorluğun her tarafına dağıtmış, neticede Ankara-Sivas-Erzurum gibi ana damar bile mefluç bırakılmıştı.⁷ Bu girişten sonra konuyu Trabzon-Erzurum demiryoluna getiren Karabekir, bu demiryolunun inşasıyla ilgili bazı sözler işittiğini belirterek, konuyla ilgili kendi fikrini, iktisadî, siyasî ve askerî tetkiklerine dayanmak suretiyle şöyle ifade etmiştir:

Anadolu'nun cenup ve garbında iyi kötü limanlar ve bunlara müntheî şimendiferler vardır; fakat Karadeniz sahilinde ne bir liman ne de buraya mütheî şimendifer yoktur. Liman yapmak haylice masrafa muhtaç olduğundan, şimdilik vasatî bir mahalde olması dolayısıyla Samsun'un güzel bir liman haline ifrağı ile şark ve garptan buraya müntheî şimendiferler yapmak esas plan olmalıdır.

Ankara-Sivas-Erzurum hattı iktisadî, siyasî ve askerî bütün ehemmiyetleri haizdir. Erzurum-Trabzon hattı iktisaden masrafını koruyamayacağı gibi, Erzurum-Sivas hattı mevcut değilse, askerlikçe düşmanın işine daha çok yarar. Siyaseten mahzuru da pek ziyadedir. Çünkü Rusların hudud yakınında Fransa veya sair bir devletin siyasî entrikası üssül-harekesi olacağından Rusların tamah nazarını çekeceği gibi; şimendiferin İran dahiline geçmesi halinde Avrupa devletlerinin de hırsını mucib olabilir.

Erzurum-Trabzon hattını en ziyade İran transiti için ehemmiyetinden bahsedilmesi doğru değildir. Bu fikrin şarkta rol oynamak için şimendifer inşasını maske yapmak isteyen devletlerin yaptığı propaganda diye telakkisi makul olur. Zira Erzurum'dan Trabzon'a kadar şimendifer yapılmadıkça ehemmiyetli bir transit olamaz; sebebi de Tebriz'in şimendiferle Batum'a merbut olmasındandır. Ruslar bizim hatların Tebriz'e müntheî olmasına var kuvvetleriyle mümanaat edecekleri evvelden düşünmek lazımdır. Bu mümanaatın bertaraf edilebileceği kabul edilse dahi, İran transiti Samsun Limanı'na dahi suhuletle inebilir...⁸

Görüldüğü gibi Karabekir, Trabzon-Erzurum hattının yapımını, hatta Trabzon Limanı'nın inşasını, iktisadî, siyasî ve askerî açıdan zamansız, bazı noktalardan ise mahzurlu buluyordu. Karabekir Paşa, Ankara demiryolunun Erzurum'a bağlanmasından önce yapılacak diğer teşebbüsleri para ve kuvvet israfı olarak görüyor ve mektubunun son kısmında yapılması gerekenleri şöyle özetliyordu:

Her şeyden evvel Ankara-Sivas-Erzurum şimendiferinin inşası ve şimdilik Samsun liman kabulüyle Sivas'a raptı için para ve kuvveti dağıtmayarak en az bir zamanda iş görmeye bakmalıyız. Şarkın bu inşaatın hitamına kadar

⁷ Kazım Karabekir, *İstiklal Harbimiz*, II, İstanbul, 1993, s.333.

⁸ Aynı yer.

ve hatta daha sonraları da Trabzon'a raptı otomobil şirketleriyle pek kolay ve faydeli olur. Bunun için de şoselerin mükemmelen tamir ve bazı münasebetsiz güzergâhların tebdil ve ıslahını projelerimize koymak ve halkı otomobilciliğe teşci etmek lazımdır....⁹

Kazım Karabekir tarafından Trabzon-Erzurum demiryolu hakkında açık ve net bir şekilde dillendirilmiş olan bu görüş, doğuda yapılması düşünülen demiryolları ve karayolları konusunda söz sahibi olan askerî çevrelerce genel olarak benimsenmiş ve ulaşım politikalarında etkili olmuştur. Nitekim Kazım Karabekir'in yukarıdaki yazışmaları yaptığı günlerde, muhtemelen bu yazışmaların da etkisiyle, Erkan Harbiye'den Vekiller Heyeti'ne gönderilen bir raporda, Ankara-Erzurum demiryolu için şu ifadeler kullanılmıştır: "Ankara-Erzurum şimendiferi Anadolu'da yaşamak isteyen bir milletin hayatî ve bir devletin en mühim ve en müessir silâhı ve ordusudur. Her şey ihmâl edilebilir; fakat bu hat asla ihmâl kabul etmez. Bu hat istikbâlin ana hattı olacak, Anadolu'ya medeniyet bu hat vasıtasıyla girecektir. Bu hat ne kadar pahalıya mal olsa, yine ucuzdur..."¹⁰

Böylece Millî Mücadele'nin savaş dönemi bittikten sonra, Ankara-Erzurum demiryolunun yapımına öncelik verilmiş; Trabzon-Erzurum konusunda ise demiryolundan ziyade karayolunu iyileştirmek suretiyle bölge içi ve transit ticareti canlandırma yolunda genel bir politika belirlenmiştir.¹¹

Bununla birlikte, Trabzon-Erzurum demiryolu konusu, tıpkı II. Meşrutiyet döneminde olduğu gibi, Millî Mücadele ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında da gündemdeki yerini korudu.¹² Nitekim 1921'de eski Demiryollar Genel Müdürü Muhtar Bey, bu hat için tetkikat icrasına memur edildi. Muhtar Bey, güzergâhla ilgili birtakım keşiflerden sonra Trabzon'da yaptığı bir konuşmada, bu hattın

⁹ Karabekir Paşa, Ankara-Sivas-Erzurum şimendiferinin önemi hakkındaki bu telgrafına Rauf Bey'in teşekkürle karşılık verdiğini, bu gibi esaslarla vekâleti aydınlatmasını istediğini belirtmektedir. Fakat Karabekir'e göre İsmet Paşa hükümeti sulhun tesisinden sonra şimendifer inşası konusunda Karabekir'in tekliflerini dikkate almayarak kuzeyden ve güneyden birtakım hatlara aynı zamanda ve hükümetin parasıyla başlamıştı. Karabekir, s.333.

¹⁰ Erkân Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nden 1.1.1337 tarihinde Heyeti Vekile Riyaseti'ne gönderilen Rapor; *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi* [BCA, Ankara], *Başbakanlık Muameleat Genel Müdürlüğü Evrakı* [Fon Kod. 030.10], BCA 030.10/151.69.2.

¹¹ Sebahattin Özel, *Millî Mücadele'de Trabzon*, Ankara, 1991, s.141.

¹² Millî Mücadele ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Amerikan Ticarî Departmanı komiseri olarak Türkiye'de görev yapan J. E. Gillespie, Aralık 1921-Şubat 1922 döneminde Ankara'daki temasları sırasında iktisadî durumla ilgili olarak Nafia Vekili Rauf Bey'le görüşmüştü. Bu görüşmelerden anlaşıldığına göre; bu tarihte hükümet Karadeniz limanları ve bu limanları içeriye bağlayacak demiryolları projelerini incelemek üzereydi. Bu meyanda Trabzon-Erzurum-Bayezit demiryolu, Trabzon-Rize demiryolu ve Ankara-Sivas-Erzurum demiryolu projelerinin inceleneceği ve bu işlerin yapımı konusunda Amerikan sermayesinin tekliflerine açık olduğu Rauf Bey tarafından ifade edilmişti. *Cumhur Odabaşoğlu, Trabzon, 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, yyy, yty, s.100-101.

masrafının Erzurum petrol madenlerinden çıkarılmasının dahi mümkün olacağını belirtmişti.¹³

Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılmasını isteyenler, Cumhuriyet'in ilânından hemen önce tekrar gündeme gelmiş olan Chester Projesi vesilesiyle, isteklerini canlı bir şekilde açıklama fırsatını buldular. Bu amaçla başta Trabzon Belediyesi ve Ticaret Odası olmak üzere, çeşitli kuruluşların katılımıyla bir heyet kuruldu.¹⁴ Bölge halkının bu konudaki istekleri en fazla Trabzon'da çıkan *İstikbâl* gazetesi sütunlarına yansdı.

İstikbâl gazetesine göre, yapılması istenen hat Trabzon için hayat memet meselesiydi. Bu hattın ihmâli Trabzon'un ve Trabzon'la beraber Erzurum'a kadar uzanan bütün havalinin zirâî ve iktisadî gelişmeden mahrum bir şekilde ölüme mahkûm edilmesi demektir. Trabzon bu ihmâli hak etmediği gibi, bunu kabul etmesi de mümkün değildi. Bu hat sadece bölge için değil İran transiti için de çok önemliydi. Gazeteye göre İranlılar birtakım sebeplerden dolayı Erzurum-Trabzon yolunu tercih etmekteydi. Bu hattın yapılması bütün İran ticaretinin bu havaliden geçmesine yol açacaktı. Hatta İranlılar da Trabzon-Erzurum demiryolu hattının yapılmasını istemekteydi. Bu hattın yapımı Erzurum için de önemliydi. Samsun Limanı'ndan Sivas yoluyla Erzurum'a ulaşacak bir hat ile Trabzon'dan Erzurum'a incek hat arasında çok fark vardı.¹⁵

Gazeteye göre, bu dönemde tartışılan Chester Projesi'nin sahiplerinin temel amacı demiryolunu maden bölgelerinden geçirmektir. Bunun için Chester'in gözünde Trabzon-Erzurum hattının bir ehemmiyeti yoktu. Fakat devletin de kendi menfaatini düşünmesi gerekiyordu. Chester'in menfaati için Trabzon ve Erzurum gibi vilâyetler feda edilmemeliydi. Anadolu'nun en mühim bir vilâyeti olan Trabzon'un Chester uğruna ihmâl edilmesi, bu vilâyetin idamı demek olacaktı ve halk buna asla tahammül etmeyecekti. Nitekim bütün seçilmiş meclis üyeleri, tüccar ve eşrafı hep birlikte belediyede toplanarak, gereken ilk teşebbüsleri yapmış ve işin takibine Belediye ve Ticaret Odası'nı memur etmişti. Ayrıca Trabzon milletvekillerine de mektuplar gönderilmiş ve onlardan da harekete geçmeleri istenmişti.¹⁶

Trabzon-Erzurum hattı için Erzurumlular ve Gümüşhaneliler de teşebbüse geçmiş ve bu konuda Trabzon'u haberdar etmişlerdi. Yani her üç vilâyet de ortak meseleleri olan bu konuda birlikte hareket etmeye başlamıştı. Bu konuda *İstikbâl* gazetesi şu ifadelerle yer verir: "Trabzon ile Erzurum'un mukadderatı

¹³ *İstikbâl*, 1 Kanunusani 1339.

¹⁴ 1914 yılı başlarında bölge demiryollarının yapımı konusunda bir Fransız şirketinin devreye girmesi üzerine, Trabzon-Erzurum demiryolunu yaptırtmak amacıyla Trabzonlular tarafından Şimendifer Heyeti Faalesi kurulmuştu. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi* [BOA, İstanbul], *İrade Tasnifi Dabilye* [DH. İD], DH.İD 209/8.

¹⁵ *İstikbâl*, 1 Kanunusani 1339.

¹⁶ *İstikbâl*, 1 Kanunusani 1339.

her hususça müşterektir. Ticarî ve iktisâdî noktadan da Erzurum'u Trabzon'dan, Trabzon'u da Erzurum'dan tefrik imkânı yoktur. Trabzon-Erzurum hattı olmazsa bu havâli iktisâden söner, mahvolur. Bunun Trabzon'un ve Erzurum'un muhterem halkı pek iyi takdir etmişlerdir."¹⁷

İstikbâl sanki geleceği görür gibi, bu hattın bu defa da yapılmaması durumunda, artık inşasına imkân kalmayacağını iddia ediyordu. Gazeteye göre; ne yapıp yapıp bu hattı Chester Projesi'ne dahil etmek gerekiyordu. Zira başka hiçbir kumpanya gelip de yalnız bu hattın inşasını deruhte etmeyecekti. Birçok kumpanyanın istekli olduğu diğer hatlar Chester tarafından yapılmış olacak; geri kalan ufak tefek hatlar için talip bulmak mümkün olmayacaktı. Hükûmetin bu noktayı özellikle dikkate alması gerekiyordu. Gazeteye göre; iç bölgelerden sahile yapılacak bir hattın Trabzon'dan başka bir limana, örneğin Tirebolu'ya indirilmesi suretiyle, Trabzon gibi tarihî bir transit merkezini öldürmeye kimsenin hakkı yoktu. Ayrıca bu hattın başka bir limana indirilmesiyle, orada Trabzon'a benzer bir şehri kurmak için en az 100 sene gerekecekti.¹⁸

Bu hususun Nafia Vekâleti yetkililerince dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Nitekim Vekâlet tarafından Trabzon Belediyesi'nin müracaatına cevaben gönderilen bir yazıda; Chester Projesi'ndeki hatlar arasında Erzurum'dan Karadeniz'deki bir noktaya hat indirilmesinin dikkate alınacağını bildirilmişti.¹⁹

Aslına bakılırsa, Erzurum ve Trabzon bölgelerinde yapılacak demiryolu hatlarını, daha geniş bir bölgeyi içine alacak demiryolu imtiyazı kapsamında yabancı şirketlere yaptırma fikri II. Meşrutiyet'in başından itibaren vardı. Çünkü 1909'da bölgede yapılan keşifler sonucunda, Trabzon-Erzurum hattının devletin imkânlarıyla veya Türk şirketleri eliyle yapılmasının çok zor olacağına karar verilmişti. Bu durumda, bu ve benzeri hatların yabancı şirketlere yaptırılması gündeme geldi. Yabancı şirketler Trabzon-Erzurum hattını tek başına almak istemediklerine göre; bu hattın Samsun-Sivas veya Sivas-Harpur gibi yabancılara daha cazip gelen hatlarla birlikte ve tek bir imtiyaz halinde verilmesi düşünüldü. Nitekim 1909-11 dönemindeki Chester Projesi'nin içerisinde yer alan Samsun-Harpur hattı bu projeden çıkarılmış; bu hattın Sivas-Erzurum ve Karadeniz sahilleri arasında demiryolu yapmayı düşünen Fransız şirketine verilmesi planlanmıştı.²⁰

1.Dünya Savaşı öncesinde gerçekleştirilemeyen bu tasavvurun bir benzeri, 1923'teki ikinci Chester görüşmelerinde yeniden gündeme geldi. Bununla birlikte *İstikbâl* gazetesinin 19 Şubat 1923 tarihli haberine göre; Chester Projesi'nde Trabzon-Erzurum hattı mevcut değildi. Yalnız Aşkale'den bir hat

¹⁷ *İstikbâl*, 7 Kanunusani 1339.

¹⁸ *İstikbâl*, 19 Şubat 1339.

¹⁹ *İstikbâl*, 23 Kanunusani 1339.

²⁰ *Şarkî Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Lâyhaları*, Matbaai Amire, İstanbul, 1327, s.13.

ayrılarak Tirebolu'ya inecekti. Böylece Trabzon hattı Nafia Vekâleti tarafından ihmâl edilmiş ve Chester'in arzusu üzerine hattın Tirebolu'dan geçmesine rıza gösterilmişti. Chester'in bunu istemesindeki sebep ise o havalideki madenleri elde etmektir.²¹ Aynı günlerde bazı milletvekilleri tarafından TBMM'ye sunulan tavriler, Trabzon-Erzurum hattının sadece Chester tarafından değil, başkaları tarafından da istenmediğini ortaya koymaktaydı.²²

1923'te Chester Projesi ile ilgili görüşmeler devam ederken, Nafia Vekâleti, Orta Anadolu'dan Erzurum'a, buradan da Bayezit'e kadar geniş hatlar yaptırmak ve bu hat üzerinden Trabzon'a bir şube indirmek için, şirkete birtakım teklifler götürdü. Konu hakkında derin bir bilgi birikimi olan mühendis Muhtar Bey'in 8 Nisan 1923 tarihli oturumda milletvekillerine yaptığı izahat, bu konuda belki de en açıklayıcı olanıdır. Muhtar Bey, Erzurum, Trabzon ve Bayezit hatları konusunda Chester grubu ile yapılan pazarlıklar hakkında şu bilgileri vermektedir:

...iki ihtiyarî hattı, Vilâyatı Şarkîye'nin bihakkın talebi üzerine –ki zaten iktisaden de zarurî idi- Erzurum-Bayezit hatlarını mecburî hutut içerisinde dahil ettik... Trabzon hattının hakkı hıyarını 3 seneden 2 seneye indirdik. Sonra Samsun-Sivas, Ankara-Sivas hatları müstesna olmak üzere diğer hatları şirketin kabul edip etmeyeceğine dair hakkı hıyarını kâmilten iki seneye indirdik. Yani iki sene zarfında umum hatları ya kabul eder ya da reddeder. Projeyi o hale getirdik. Sonra Trabzon hattını bir seneye indirdik... Mukavele kesbi katîyet ettiği tarihten bir sene zarfında ihzar edip Nafia Vekâleti'ne verecektir ve ondan sonra inşası müddetini de 4 sene yaptık. Malum Trabzon hattı müşkil bir hat olduğu için ondan daha az müddette yaptırılmazdık...²³

Muhtar Bey'in verdiği bilgiler, hükûmetin Erzurum, Trabzon ve Bayezit hatlarını Chester imtiyazına dahil etmek ve bu hatları en kısa zamanda yaptırmak için gösterdiği iyi niyetli çabaları gözler önüne sermekteydi. Fakat aynı oturumda Chester projesiyle ilgili yapılan diğer bazı açıklamalar, Nisan

²¹ *İstikbâl*, 19 Şubat 1339.

²² Trabzon-Erzurum hattının II. Meşrutiyet ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşmemesinin sebeplerinden birisi olarak değerlendirebileceğimiz bu husus, konumuz açısından önemlidir. Bazı milletvekillerinin Trabzon-Erzurum güzergâhından değil de, kendi seçim bölgelerinden geçmesini istemeleri, kafa karıştırıcı bir durum olarak ortaya çıkmıştır. Örneğin Erzincan Milletvekili Hüseyin Bey, Şubat 1923'te Erzincan-Trabzon hattının Chester Projesi'ne dahil edilmesini talep etmişti. *TBMMZC*, I/27, s.133; Karahisar Şarki Milletvekili Ali Sururi Bey ise, 8 Nisan 1923'te Chester mukavelesinde söz konusu olan Sivas-Erzurum hattının Çaltı yönünden değil de, Sivas-Zara-Suşehri-Refahiye-Erzincan'dan geçirilmesini teklif etmişti. Zara ve Süşehri'nin zahire kaynağı olduğunu, teklif ettiği güzergâh üzerinde çeşitli maden yatakları bulunduğunu, hatta Doğu Anadolu'dan Karadeniz sahillerine inen en kısa ve uygun yolun Giresun İskelesi olması dolayısıyla, teklifinin kabul edilmesi durumunda Süşehri'nden ayrılacak bir kolun Giresun'a uzatılabileceğini belirtmişti. Fakat bu tavriler pek dikkate alınmadı. *TBMMZC*, I/27, s.513.

²³ *TBMMZC*, I/27, s.505.

1923 itibarıyla Samsun-Sivas hattı dışarıda tutularak, diğer hatların tam olarak nereden geçeceği ve özellikle Doğu Anadolu'da hattın nereye kadar ve nasıl gideceğinin kesin olarak belirlenmediğini göstermekteydi. Bu konuda incelemeler ve görüşmeler hâlâ devam ediyordu. Fakat çok geçmeden Chester imtiyazı görüşmelerinin sonuçsuz kalması, Trabzon, Erzurum ve Bayezit hatlarının bir süreliğine de olsa gündemden düşmesine yol açtı.

Trabzon-Erzurum Demiryolu ile Trabzon Limanı'nın İnşasına Dair Kanun

Bu çalışmanın konusunu *Trabzon-Erzurum Demiryollarıyla Trabzon Limanı Keşfiyat ve İbrâzâtının 1340 Senesi Zarfında İcrâsına Dâir Kânun* oluşturmaktadır. 10 Nisan 1924'te görüşülerek kabul edilen bu kanun, birkaç açıdan önemlidir.

Kanunun en önemli yanı, II. Meşrutiyetin ilânından beri, Trabzon-Erzurum demiryolunun inşası için yaklaşık 15 yıldır büyük bir mücadele veren bölge halkı ve milletvekillerinin, yukarıda bahsedilen bütün karşı çıkışlara rağmen, istediklerini almış olmalarıdır. Konunun diğer bir özelliği ise; bu kadar büyük bir mücadele sonucunda bir kanun çıkarılmış olmakla birlikte, kanun maddelerinde belirtilen hususların hiçbir zaman gerçekleşmemiş olmasıdır.

10 Nisan 1924'te Meclis huzurunda okunan kanun teklifi, hiçbir tartışmaya yol açmadan, aynen ve ekseriyetle kabul edilmişti. Bunun nedenleri arasında, yıllardan beri Trabzon-Erzurum demiryolu hakkında verilen mücadelenin kanun teklifi lehine bir altyapı oluşturmuş olması ve kanun teklifi gerekçesinin hiçbir itiraza meydan vermeyecek şekilde hazırlanmış olması gösterilebilir.²⁴

30 Mart 1924 tarihini taşıyan kanun teklifinin gerekçesi, iki açıdan önemlidir. Birincisi; yukarıda belirtildiği gibi, Trabzon-Erzurum demiryolunun niçin yapılması gerektiğini itiraza yer bırakmayacak şekilde açıklamaktaydı. İkincisi ve belki de daha önemli yanı ise; Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgelerinin Cumhuriyet'in ilk yıllarında içinde bulunduğu sosyal ve iktisadî şartları bilimsel ve bütüncül bir bakış açısıyla ortaya koyan bir rapor olmasıydı. Cumhuriyet'in ilânından sonra, bölgenin iktisadî ve sosyal şartları hakkında en kapsamlı bilgileri veren yazılı metin, herhâlde bu kanunun gerekçesidir.²⁵

²⁴ Trabzon-Erzurum demiryolu hakkındaki kanun teklifi ve gerekçesinin tam metni için *TBMMZC*, II/8-1, s.537-541. Kanun maddelerinin itiraza uğramaksızın ve ekseriyetle kabul edilmiş olmasına rağmen, sonraki bazı gelişmeler ve Mecliste yapılan görüşmeler, birçok milletvekilinin ve hükümet adamının Trabzon-Erzurum demiryoluna karşı olduğunu ortaya koyacaktır.

²⁵ Bu gerekçe, başta Muhtar Bey olmak üzere milletvekillerin bölgede yaptığı incelemeler, ilgili vekâletlerden ve uzmanlardan alınan bilgilerden yararlanılarak hazırlanmıştır. Bu gerekçedeki bilgiler, sonraki dönemde çeşitli şekillerde gündeme gelmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarına ait TBMM Zabıt Cerideleri üzerinde yaptığımız incelemeler, bölge milletvekillerinin çeşitli soru önergeleri verirken veya bölgeleriyle ilgili açıklama yaparken, bu gerekçede yer alan bilgilerden sık sık yararlandıklarını ortaya koymuştur.

Başta kanun teklifinin en aktif hazırlayıcısı olan Trabzon milletvekili Ahmet Muhtar Bey ve bölgenin diğer milletvekilleri olmak üzere 17 milletvekilinin imzasını taşıyan²⁶ gerekçenin ilk kısmı, medenî vasıtalarla sahip olma bakımından Türkiye'nin doğusu ile diğer bölgeleri arasındaki farka işaret eder. Türkiye'nin gayet yorucu ve uzun savaşlardan çıkarak barış devresine girdiği bir devirde, hemen her bölgesi tahrip olmuş ve iktisaden geri kalmıştır. Fakat yine de, medenî ve iktisadî vasıtalarla sahip olma bakımından, önemli bölgesel farklar görülmektedir. Gerekçedeki ifadelerle söylemek gerekirse;

Türkiye'nin batı ve kısmen güney tarafları, demiryolları, limanlar gibi vasıtalarla az çok mâlik buldukları halde kuzey ve doğu kısmı senelerden beri tânîr görmeyen az miktardaki şoselerden başka bütün medenî vâsitalardan mahrûmdur. Vatanımızın batı kısmındaki müesseselerin artırılmasına çalışmakla beraber aynı zamanda her türlü eser-i hayat ve ümrândan mahrûm ve metrûk kalan şimâl ve şark kısmının dahi muntazam bir program dâhilinde imârına başlamak artık farzı ayın olmuştur.²⁷

“Artık farz-ı ayın” olan doğunun imarının mümkün olabilmesi için gereken ilk şey, bölgeyi demiryolu ile diğer bölgelere bağlamaktır. Gerekçenin bu işin niçin yapılması gerektiğini açıklayan kısmı, Kazım Karabekir Paşa'nın kaleminden çıkan ve yukarıda aynen verilen satırlara açık bir cevap niteliğindedir. Şöyle ki; çok büyük felaketler ve musibetler görmüş olan doğu vilâyetlerinin şimdiki sefalet ve metrukiyetinden kurtulabilmesi için, her şeyden evvel asri bir nakil vasıtasına ihtiyacı vardır. Karadeniz'in Anadolu'ya esaslı iki methali vardır ki, Samsun ve Trabzon'dur. Samsun methalinde yapılması kararlaştırılan demiryolunun Doğu vilâyetlerine pek bir faydası olmayacaktır. Çünkü mesafe buna manidir. Bu bölgenin tabîi ve iktisadî mahreci ancak Trabzon sahilidir ve bu havalinin kurtuluşu, Trabzon Limanının ve Trabzon-Erzurum demiryolunun inşasına bağlıdır. İlmen ve iktisaden bunun başka bir yolu olmadığı gibi, Trabzon sahilinin bilhassa İran ticaretine de hizmet etmesi dolayısıyla bu ihtiyaç iktisadî ve siyasî bakımlardan dahi tamamıyla açıktır.

Gerekçenin devamında, Trabzon-Erzurum ve devamı demiryolunun nasıl yapılması gerektiği bilimsel gerekçelerle açıklanmıştır. Son derece önemli olan bu husus, aslında Meşrutiyet'in ilânından beri tartışıla gelmişti. Trabzon, Erzurum ve çevresi hatlarının pahalıya mal olacağını düşünen bazı çevreler, bu

²⁶ Kanun teklifi ve gerekçesinin altında Trabzon milletvekilleri Ahmed Muhtar, Süleyman Sırrı, Abdullah, Şefik ve Rahmi, Erzincan milletvekili Sabit, Ordu milletvekili Faik, Bayezit milletvekili Şefik, Niğde milletvekili Hazım, Gümüşhane milletvekili Veysel Rıza, Erzurum milletvekilleri Münir Hüsrev ve Rüşdü, Diyarbakır milletvekili Şeref, Giresun milletvekili Hakkı Tark, İzmir milletvekili Osmanzade Ahmed Hamdi, Mersin milletvekili Besim ve Dersim milletvekili Feridun Fikri Beylerin ismi vardır. *TBMMZC*, II/8-1, s.541.

²⁷ *TBMMZC*, II/8-1, s.538.

bölgede geniş değil, dar bir hat yapılabilceğini öne sürmüşlerdi.²⁸ Benzer görüşler Cumhuriyet'in ilânından sonra da tekrarlandı. Hatta 1925 yılı bütçesi görüşmelerinde Nafia Vekili Sırrı Bey, demiryolunu bir an önce doğuya ulaştırmak için, Sivas'tan sonraki kısmın gelecekte geniş tahvil edilmek üzere dar hat yapılabilceğini ve bu konuda askeriyenin ikna edilmesi gerekebileceğini belirtmişti.²⁹

Demiryolları Genel Müdürü olarak 1909'dan beri meselenin içinde yer alan Muhtar Bey'in kaleminden çıktığı anlaşılan kanun teklifinin gerekçesinde, Trabzon-Erzurum demiryolunun dar hat olamayacağına dair doyurucu bilgiler vardır. Öyle ki güzergâh üzerinde yer alan ve bilhassa Trabzon ile Bayburt arasında bulunan kısım, demiryolu inşası için son derece arızalıdır ve bu arazide dar/dekovil hat yapılması gerektiği fikri akla gelebilir. Lakin Erzincan, Gümüşhane, Erzurum, Elazığ, Dersim, Bayezit, Genç ve Muş vilâyetlerinin tamamen, Van, Bitlis ve Şarki Karahisar vilâyetlerinin de kısmen ulaşımını temin edecek olan bir hattın nakil kabiliyetinin büyük olması gerekir. Arazi dağlık olduğu için yapılacak yol mecburen sert meyilli olacağından, nakil gücü zaten sınırlı olacaktır. Şayet hat dar veya dekovil yapılacak olursa, nakliye kabiliyeti büsbütün azaltılmış olacaktır. Bunun da maksadı temin etmeyeceği şüphesizdir. Bu gerekçeye bir de İran transitini Türkiye'ye çekme gayesi eklenirse, Kafkasya demiryollarına karşı ancak geniş ve mükemmel bir hatla rekabet edilebileceği kendiliğinden ortaya çıkacaktır.³⁰

Trabzon-Erzurum ve devamı hatlarının ekonomik açıdan verimli olmayacağı yönünde eskiden beri var olan karşıt görüşlere verilen cevap, gerekçenin en önemli kısmını oluşturur. Türkiye'nin doğusuna ait adeta bir stratejik plan olarak değerlendirilebilecek bu kısımda, bölgenin sahip olduğu potansiyel hakkında son derece değerli bilgiler verilmiştir. Bu nedenle gerekçenin bu kısmı, kısmen sadeleştirilmek suretiyle, aynen verilecektir.

Şark vilâyetlerimizden nüfusu az, mahsulatı mahdut ve o havali kısmen harap olduğundan, büyük bir masrafla yapacağımız demiryolu için kafi derecede nakliyat temin olunamayacağı yolunda bir itiraz varit olabilir. Buna cevap olarak söyleyebiliriz ki; şark havalisinin imarı, mahsulatının tezyidi ve nüfusunun teksiri ancak ve ancak nakil vasıtalarının teminine mütevakıftır.

Asırlardan beri vatanın en büyük meşakkatine maruz kalan ve mukabilinde şimdiye kadar hiçbir mükafat görmeyen bu fedakar vilâyetler ahali için kendileri için elzem ve hayatî bir mesele olan demiryoluna malik olmaları ve bunun bilatehir temini farzdır.

²⁸ Mears, "Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet", s.3.

²⁹ TBMMZC, II/15, s.359.

³⁰ TBMMZC, II/8-1, s.538.

Mamafih münakalatın ne olacağını hayale kapılmayarak hakikat vadisinde bile tetkik etmek istersek görürüz ki, öyle ihmal olunacak mertebede az değildir. Oraların bugünkü münakalatı nedir ve demiryolu inşa olursa neye balığ olur?

1. Vilâyatı Şarkıye gayet çok miktarda hayvan yetiştiren bir kıtadır. Senevî oralarından ihraç olunan koyunun miktarı 800.000, sığırın miktarı ise 100.000 olup,³¹ nakil vasıtalarının vücudu halinde bu miktarlar bittabi artacaktır.

Satılacak hayvanat öteden beri limanlara kadar yürütülerek naklolunmaktadır. Halbuki yüksek dağlar her vakit bu nakliyata müsait olmadığından, müşkül mevsimlerde hayvanatta mühim telefata vukua geldiği gibi, bu iptidai nakliyat usulünde harcanan nakliye masrafı ve vakit de nazarı itibara alınmaya layıktır. Haftalarca ve aylarca yollarda kalan ve mütemadi hareket dolayısıyla nakıs bir gıda alan ve uzun yolların verdiği zahmetin hayvanları ne hale getirdiğini gördükçe, müteessir olmamak kabil değildir.³²

Halbuki Ağadolu dahilinde vagona girip Trabzon rıhtımına çıkacak ve limanın rıhtımına yanaşmış vapurlara girerek, otladığı yayladan nihayet dört-beş günde mesela İstanbul pazarına yetişecek hayvanların nakliyatındaki kolaylık ve istifade halihazırdaki nakliyat usulüyle mukayese olunursa, aradaki farkın şayanı ihmal görülemeyeceği şüphesizdir.

2. Erzurum, Kars havalisinin bir de ot nakliyatı vardır. Bu nakliyat yanlışlıkla ehemmiyetsiz addolunabilir. Lakin Rusların Kars ve havalisinde ot üretim ve ihracatı için vücuda getirdikleri teşkilat ve tesisatın azameti ve mükemmel makinelerle otları biçip tazyik ile denk haline koyarak binlerce vagon sevkıyat yaptıkları düşünülürse, hiç beğenmediğimiz bu ot ticaretinin zannolunduğundan çok ehemmiyetli olduğu anlaşılır.³³

3. Hayvanatı bol olan şark vilayetlerinin yün ve yapığı nakliyatının da pek çok olacağını açıklamaya gerek yoktur.

³¹ Cumhuriyet'in ilk yıllarında Doğu Anadolu'daki tarım ve hayvancılık konusunda değerli bilgiler veren Müderris İhsan Abidin, 1. Dünya Savaşı'ndan önce Trabzon yoluyla 5.000.000 milyon hayvan ihraç edilmekte iken, 1926'da bu miktarın 1.200.000 civarında olduğunu belirtmektedir. Bu rakam, gerekçede verilen rakamlara yakındır. Bölge hakkında bu ve benzeri önemli bilgiler veren İhsan Abidin de, bölgenin en büyük ihtiyacının nakil vasıtaları olduğunu vurgulamıştır. Bkz. Müderris İhsan Abidin, *Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti*, I, İstanbul, 1928, s.128, 288.

³² İhsan Abidin'e göre hayvan nakliyatındaki en önemli merkezler Erzurum ve Trabzon'du. Çünkü Bayezit, Karaköse, Diyadin, Eleşkirt, Pasinler, Iğdır, Kağızman, Erciş, Van, Bulanık, Hınıs gibi yerlerden gelen hayvanlar Erzurum'da toplanmakta, buradan Trabzon'a naklolunmaktaydı. Koyun 12 günde, sığır ise 12-14 günde Erzurum'dan Trabzon'a gitmekteydi. İhsan Abidin, *age.*, s.271, 277.

³³ Kars işgal altındayken, buraya ot tazyik makineleri getiren Ruslar, böylece bir vagona 8-10 ton kadar ot yüklüyorlar ve her yıl yaklaşık 200 vagon otu Batum ve Bakü yönlerine sevk ediyorlardı. *TBMMZC*, II/8, s.307; Kars'tan ihraç edilen ot ve saman bütün Kafkasya ve Rusya'nın Karadeniz sahillerine gönderilmekteydi. *Resimli İktisad Salnâmesi 1927-1928*, s.68.

4. İrtifacı 1.200 ile 1.500 ve 1.800 metre arasında değişen Süşehri, Erzincan, Kelkit, Bayburt, Erzurum, Pasinler, Eleşkirt, Hınıs, Muş, Bayezit, Mamahatun ovalarında gayet bol ve cinsi iyi patates yetişmektedir. Bu hususta birkaç satırla izahat vermek gerekir:

Şark vilâyetleri arazisi çok mümbit ve mahsuldardır. Ancak irtifanın ziyadeliğinden dolayı yaz müddeti kısa olduğundan, mahsulü havada olan nebatatın bir kısmı kemale eremez. Mesela üzüm benzeri meyveler bu ovaların bir kısmında yetişemez. Bilakis meyvesi toprak altında olan her nevi mahsulat, gerek keyfiyet gerek kemiyet cihetiyle, diğer bölgelerin mahsulatına faik bir şekilde yetişir. Bu ovalarda yetişen patates, pancar, yer elması, şalgam, havuç ve emsali ürünler şayanı hayrettir. Nakil vasıtaları mevcut olunca, külliyyetli patates ve sair mahsulat üretilip ihraç olunacağı muhakkaktır.

5. Ticaret Vekâletinden alınan malumata göre; şark vilâyetleri ovalarında yetiştirilen pancar mebzul olduğu nispette şeker oranının ziyadeliği hasebiyle şeker imaline en ziyade elverişli olduğu anlaşılmıştır.

İşte bu, memleket için büyük bir servet ve demiryolu için de azim bir varidat ve münakalat kaynağıdır. Bu meseleyi biraz daha açıklamak gerekmektedir:

Trabzon'dan Erzurum ve Erzincan'a gidecek olan demiryolunun güzergâhı tam olarak belli olmamakla beraber, ne suretle olursa olsun Bayburt Ovası'ndaki Cincisi mevkiinden geçeceği anlaşılmaktadır. Binaenaleyh Bayburt, demiryolunun üzerinde ve yakınında olacaktır. Bayburt böyle muhtelif ovalardan gelen demiryol şubelerinin birleştiği noktada bulununca, bir ilahi hediye olarak istenilen kudrette elektrik istihsal olunacak surette ortasından geçen Çoruh Suyu'na malik olduğu için; bütün ovalarda yetiştirilen pancarlar demiryoluyla Bayburt'a celp ve orada büyük bir şeker fabrikası tesis etmek gerektiği kendiliğinden tezahür eder.³⁴

Hükûmetin halledeceği iktisadî meselelerden biri de şeker siyasetidir. Türkiye şekerliliğinin en münasip ve en muvafık surette halli Vilâyatı Şarkîye ovalarında pancar ekimini teksir ve mahsulatı bir noktaya toplayarak şeker yapmakla olur. Ovaların vüsatî hudutsuz ve mahsulatı mebzul ve cinsi gayet elverişli, bir mahalle toplanması kolay, fabrika tesisine elverişli mahal mevcut olan bu havalide şeker fabrikasının tesis ve şimdiden gereken tedbirlerin alınması iktiza eder.

Şeker fabrikasının burada yapılması için iktisadî diğer sebep de vardır. Şöyle ki; evvelce işaret olunduğu üzere, şark havalisinde her mahsul

³⁴ Millî Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasından sonra yeni yönetimin özel teşebbüsü teşvik edici ekonomi anlayışının da etkisiyle, Çoruh Nehri'nden azamî derecede yararlanılmaya çalışılmıştır. Nitekim Mart 1923'te *Varlık* gazetesinde verilen bilgiye göre, Kefelizâde Yakup Efendi tarafından Bayburt'ta kurulmuş olan elektrikli un fabrikası ile Bayburt merkezi arasında, aynı kişi tarafından bir dekovil hattı kurulmaya teşebbüs edilmiştir. Aynı yılın ortalarında Bayburtlu Müttehhit Mehmet Bey, Bayburt'ta büyük bir iplik ve şayak fabrikası yaptırmaya başlamıştır. *Varlık*, 26 Mart 1339, 10 Eylül 1339.

yetişmez. En ziyade meyvesi toprak altında olan ürünler yetişir. Halbuki batıdaki vilâyetlerde iklimin gereği olarak çeşitli mahsulat yetişebilir ve ahalisi diğer mahsulatı yetiştirmekle daha çok fayda temin eder. Böyle olunca şark ahalisini oranın kabiliyetine göre çalıştırmak ve refahlarına yardım etmek zarurîdir. Şeker fabrikasını Trabzon-Erzurum ve temdidi demiryolu hattı üzerinde yapmakla; (1) şeker siyaseti en münasip surette halledilmiş olur, (2) ahalinin refahı temin edilmiş olur, (3) yapılacak demiryoluna da nakliyat ve varidat temin edilmiş olur.³⁵

6. Şark vilâyetlerinde maden gayet boldur. Bunlar ancak demiryolu sayesinde işletilebilir. Gümüşhane'deki simli kurşun madeninin ehemmiyeti isminden de anlaşılabilir. Bayburt ilerisinde Maden mevkiindeki bakır madeni harp dolayısıyla atıl kalmış zengin ve işletilmeye layık bir madendir. Hasankale'de Ruslar mazot istihsal ederek harpte kullanmışlardır. Tabii sulh zamanında Türkiye'nin istifade etmekteki icap eder.

7. Şark vilâyetlerinde petrol membarları mevcut olduğu, Hasankale mazot istihsalinden de anlaşılacağı üzere, muhakkaktır. Ve geniş bir bölgede bulunduğu zannolunmaktadır. Mamahatun'un (Tercan) şimalinde Pülk deresi içinde haritada "maden" namıyla maruf petrol sızıntısı vardır. Yine Erzurum ile Hınıs arasında Katranlı Köyü yakınında, Bayburt'un güneydoğusunda Masat Deresi içinde Orta Çımağıl Köyü'nde, Gümüşhane ile Bayburt arasındaki şosenin kuzeyinde petrol vardır. Hınıs'ta Ruslar petrol membarlarını işletmek üzere sondajla meşgul iken, ihtilâl işi tadil etmelerine sebep olmuştur. Van Gölü sahilindeki membarlar meşhurdur. İşte bu petrol membarları işletilebilirse, demiryolu için başka nakliyata ihtiyaç göstermez.³⁶

8. Vilâyatı Şarkıye'nin önemli bir kısmı ormandan mahrumdur ve yakacağı yoktur. Bilakis kışı sürekli olup pek çok yakacağa muhtaçtır. Halbuki çeşitli mahallerinde oldukça iyi cinsten linyit kömür madenleri vardır. Ezcümle Bayburt'un yakınında oldukça iyi bir linyit madeni vardır. Demiryolu mevcut olursa bu madenin üretimi bütün şehir ve kasabalara ve hatta demiryolu istasyonları yakınındaki köylere sevk olunarak, oraların yakacak

³⁵ 1924 yılı içinde, Ticaret Vekili Hasan Saka döneminde, Erzurum ve çevresinde yetiştirilen pancarın kalitesi dikkate alınarak Erzurum'da bir şeker fabrikası açılması için incelemeler yapılmış ve birkaç müteşebbis buna talip olarak, fabrikaya yarı sermayesi ile katılmayı kabul etmişlerdi. 1925 yılında Ticaret Vekili olan Ali Cenani Bey zamanında da incelemelere devam edilmiş ve yapılan tahlillerde Erzurum pancarının % 18-19 civarında şeker ihtiva ettiği anlaşılmıştır. Aynı yıl Uşak'ta yetişen pancar üzerinde yapılan tahlilde %17 şeker oranı tespit edilmiştir. Fakat 1925 yılında şeker fabrikası için ayrılan tahsisatla Uşak Şeker Fabrikası'nın yapılmasına karar verilmiş ve Erzurum'da incelemelere devam etme ve fabrika yapma işi 1926'ya ertelenmiştir. Bilindiği gibi, bu erteleme çok uzun sürmüş ve 1950 sonrasına kalmıştır. *TBMMZC*, II/15, s.547.

³⁶ Cumhuriyet'in ilân edildiği tarih itibarıyla Doğu Anadolu'da 12 yerde tespit edilmiş olan petrol madenleri genel olarak 5 ayrı bölgede toplanmaktaydı. Bu 5 bölgeden 4'ü Erzurum sınırları içinde, 1'i ise Van'ın Kozut Köyü'nde bulunmaktaydı. Bunların bir kısmı, 1. Dünya Savaşı sırasında Rus uzmanlar tarafından tespit edilmişti. *Varlık*, 24 Eylül 1339.

ihtiyaçları ve demiryoluna nakliyat temin edilmiş olur. Bu nakliyat senelik binlerce tona balığ olur.

9. Mevzubahis demiryolları üzerinde gayet geniş ve münbit ovalar vardır. Nakliyat temin olunursa buralardan halen istihsal olunan hububatın birçok misli hububat alınabilir. Ve Trabzon, Rize, Giresun vilâyetlerini işe ettikten başka külliyyetli ihracat da yapılabilir.³⁷ Vilâyatı Şarkiyе'nin aralarında meyve nakliyatı da çoktur. Oraların bu nakliyatını bizzat görmemiş olanlar, hakikaten miktarını tahmin edemezler. Bu da demiryolu için bir nakliyat kaynağıdır.³⁸

10. Yukarıda bahsedilen nakliyat kaynakları, kâmilen mahal mahsulatına ait olup, oraların ihtiyaçları için gerek diğer bölgelerden gerek hariçten gelip Trabzon Limanı vasıtasıyla yapılacak olan ithalat da pek mühim bir yekuna ulaşır ki, bunun da demiryolunun nakil kaynaklarına ilavesi tabiidir.

11. Trabzon limanı ve mevzubahis olan demiryolu İran ithalat ve ihracatını elde ederek bunu temin ederse, demiryolu için bu nakliyat kafi bir sermaye olabilir. Çünkü İran'ın muamelatı en kesif olan kuzey kısmının bütün nakliyatı bu yolla olacaktır.

12. Yukarıda belirtilen nakliyat ve gelir kaynakları mevcut veya demiryolunun vücuduyla derhal ihdas olunacak şeyler olup, bölgede demiryolunun temin edeceği imkan ve kolaylık sayesinde yeniden ve tedricen tesis edilecek diğer sanayi zikredilmemiştir. Kireç taşı ve onun yakacağı bu cümledendir. Mesela Bayburt'ta Çoruh Nehri'nden elektrik kuvveti temin olunarak büyük bir kireç imalathanesi vücuda getirileceği pek tabiidir. Erzurum'da mühim ve asrı cihazlarla mücehhez bir tabakhane ihdası elbette pek muvafıktır.

Zaten kışı uzun ve sürekli olan şark vilâyetlerinin merkezlerinde münasip sanat ve sanat müesseseleri ihdasıyla ahalinin kış zamanında çalışması ve bu şekilde zaten mahdut olan nüfusun bütün kuvvetinden istifade edilmesi zaruridir.

İşte arz olunan millî sanayinin kurulması ve bölge halkının refahı ancak ve ancak Trabzon Limanı ile Trabzon-Erzurum ve devamı demiryollarının vücuduna bağlıdır. Binaenaleyh zaman geçirilmeksizin liman ve demiryollarının tesisine başlanmalıdır.

³⁷ II. Meşrutiyet döneminde Doğu Anadolu demiryollarının yapılması için büyük çaba sarf eden Erzurum Milletvekili Karakın Pastırmacıyan, yapılacak demiryoluyla Erzurum'dan Trabzon'a yapılacak zahire nakliyatından yıllık 800.000 Frank (34,780 Lira) gelir elde edebileceğini, bunun da tek başına bile, demiryolunun ekonomik bir yatırım haline getireceğini belirtmiştir. Karakın Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarkî Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, 1328, s.31-32.

³⁸ Konuyla ilgili olarak akla ilk gelen meyve Gümüşhane elmalardır. Gümüşhane elmacılığının demiryolu hattı ile ilişki hakkında Ahmed Halil tarafından 1925'te yazılan "Gümüşhane Elmaları ve Elmacılık" isimli yazı oldukça önemlidir. Ahmed Halil bu yazısında, Trabzon-Erzurum hattının Gümüşhane elmacılığı için çok önemli olduğunu, bu hattın yapılması durumunda bütün Anadolu halkının bu elmaların kimyevî ve gıdaî özelliklerinden istifade edebileceğini, hatta İstanbul ve Erzurum vasıtasıyla bu elmaların Avrupa ve İran'a ihraç edebileceğini belirtmiştir. Ahmed Halil, "Gümüşhane Elmaları ve Elmacılık", *Meslek*, Sayı 28, 23 Haziran 1925, s.10-11.

Trabzon Limanı'nın inşası hakkında I. Dünya Savaşı'ndan önce Milli Banka ile yapılan mukavelenamenin hükmü halen bakidir. Hükümet derhal bankayı müzakereye davet ederek, yeni iktisadi şartlara göre hali hazırda bu limanı ne fiyatla yapacağını anlamalıdır. Böyle mühim ve hayati işlerin tehire tahammülü yoktur. 1924 senesinde bütün başlangıç muameleleri tamamlanmalı ve malzemesi de kısmen olsun tedarik olunmalıdır.³⁹

Bu kanun teklifiyle özetle hükümetin Trabzon limanı ve Trabzon-Erzurum ve devamı hatlarının inşası için kati bir karar ve kati bir program tespit ederek 1924 yılı içinde Meclise getirmesi ve 1925 yılı içinde inşaata başlanması talep edilmektedir. Teklif edilen kanunun önemli maddeleri şöyledir: 1. Hükümetçe 1925 senesinde inşaata başlanmak üzere, Trabzon'dan Erzurum'a bir demiryolu ile bu demiryolunun Erzincan'a uzatılması ve maden sahasından geçmesi şartıyla 1924 senesinde güzergâhı tespit edecek keşif icra edilmelidir. 2. Hükümetçe 1925 senesinde inşaatına başlanmak üzere 1924 senesi zarfında Trabzon limanı için lazım gelen keşfiyat yapılmalıdır.⁴⁰

Yukarıda gerekçesi ve önemli maddeleri ayrıntılı olarak verilen kanun teklifi, 10 Nisan 1924 tarihli görüşmede oylanarak, hiçbir itiraza ve tartışmaya uğramadan kabul edilmiştir.

Yıllardan beri mücadelesi verilen Trabzon-Erzurum demiryolu ve Trabzon Limanı hakkında bir kanun çıkarılması, bölgede büyük bir sevinçle karşılandı. Trabzon'daki *İstikbâl* gazetesi 25-29 Nisan 1924 tarihli nüshalarında kanun layihasını, gerekçesini ve encümen mazbatalarını aynen yayınlarak okurlarına duyurdu. Sarıkamış'ta çıkıp sonradan Erzurum'a taşınacak olan *Varlık* gazetesi de konuyla yakından ilgilendi.⁴¹

Aynı dönemde, sadece Trabzon-Erzurum demiryolu ile değil, Doğu Anadolu'nun sosyal ve ekonomik birçok sorunuyla yakından ilgilenen ve bunları yazdığı makalelerle İstanbul basınına duyuran Ahmed Halil⁴², konuyla ilgili olarak şunları söylüyordu:

Erzurum-Trabzon hattına şedid bir sûrette ihtiyaç vardır. Şarkî Anadolu'nun mühim bir ticâret merkezi olan Erzurum, memleketin diğer aksâmıyla ancak bu hat sâyesinde tesis-i münâsebet edebilir. Denebilir ki, Anadolu'nun umumî iktisâdiyatında bir tahavvül vücûda getirmek isteyen iktisadî hükümet adamları, en ziyâde bu hatta ehemmiyet vermelidirler.

³⁹ TBMMZC, II/8-1, s.538-541

⁴⁰ TBMMZC, II/8-1, s.542.

⁴¹ *Varlık*'ta yayınlanan bir yazıda konunun önemini belirtmek için şu ifadeyi kullanılmaktaydı: "Trabzon-Erzurum demek iki kasaba değil, iki cihanın antreposunu teşkil eden, iki ticaret merkezi demektir." *Varlık*, 31 Kanunuevvel 1339.

⁴² "Ahmed Halil" müstearı, Türkiye'de sosyolojinin kurumsallaşmasında mühim ve belirleyici bir yeri olan bilim adamı Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu'na (1901-1974) aittir. Erzurum'ludur. 1924-25 döneminde Erzurum Lisesi'nde öğretmenlik yaparken, bölge hakkında spesifik yazılar kaleme almış, özellikle gazete ve mecmualara gönderdiği yazılarında bu müstearı kullanmıştır.

Trabzon-Erzurum-Van arasındaki muhayyel demiryolu, memleketi gülzâra çevirecek en mühim vasıttır. Edmon Demole'nin pek muhakkak olarak serdettiği vechle, "yol"un içtimâî ve fikrî sahaya olan tesiri, bilhassa memleketin bu kısmında son derece ehemmiyetle düşünülmalıdır. Yirmi birinci asra ayak basarken, Şarkî Anadolu ticâreti aylarca devam eden eşek ve deve kervanlarıyla temin edilemez. Bu hattın bir an evvel yapılması lazımdır. Bu hat yapıldıktan sonra Erzurum, bugünkü ehemmiyetine kat kat fâik bir ticâret merkezi olur. Öyle bir merkez ki, etrâfına hayâtın ve iktisâdiyatın olgun ve dolgun huzmelerini saçıyor...

...Binaenaleyh bütün amacımız, medenî ve müstahsil bir köylüye mâlik olmaktır. Hülâsa Şarkî Anadolu'nun mahsulâtını Karadeniz sahillerine dökken bir şimendifer hayâlini tahakkuk ettirmek, bugünün en mühim bir vazifesi olmalıdır.⁴³

Demiryolu Güzergâhı Konusunda Bitmeyen Tartışma

Kanunun çıkmasından hemen sonra demiryolunun güzergâhını tespit için Trabzon milletvekili Muhtar Bey ile Mühendis Mektebi Müdürü ve muallimlerinden Nuri ve Mustafa Beyler Temmuz 1924'te bölgeye geldi.⁴⁴ Öncelikle Kalanema yoluyla Ardasa'ya ulaşan yol üzerinde incelemede bulunmak üzere 19 Temmuz'da Trabzon'dan ayrılan heyet, bu yoldan hayvanlarla 4 günde Ardasa'ya ulaştıktan sonra, oradan şoseyi takiben tekrar Trabzon'a dönmeyi planlamıştı. Muhtar Bey, daha sonra Sürmene yolunu ve başka güzergâhları da incelemeyip güzergâh konusunda kesin bir karar verileceğini *İstikbâl* gazetesi muhabirine bildirmişti.⁴⁵

Muhtar Bey incelemelerini yaptıktan sonra, 25 Temmuz'da Trabzon belediye dairesinde belediye heyeti, Ticaret Odası temsilcileri, vilâyet idare meclisi ve encümen üyelerinin katıldığı bir toplantıda konu hakkında bilgi verdi. Toplantıya Trabzon Valisi ve bazı milletvekilleri de katılmıştı. Muhtar Bey konuşmasının başında, bu demiryolunun yapımından, ancak Doğu vilâyetlerinin yok sayılması durumunda vazgeçilebileceğini, bunun da mümkün olmadığını belirterek, yolun yapılıp yapılmayacağı konusunda devam etmekte olan şüpheleri gidermek istedi. Hatta, biraz daha ileri gederek, bu hattın İran ticaretini çekebilmesi için mutlaka çift hat olarak yapılması gerektiğini belirtti.⁴⁶

Demiryolu ve limanla ilgili kanun kabul edilmiş olmasına rağmen, bu kanunun uygulanıp uygulanmayacağı ve hattın nasıl inşa edileceği sorusu hâlâ akıllardaydı. Bazı çevreler, bu hattın dar olarak yapılması gerektiğini, böylece inşa masrafinin azalacağını söylüyorlardı. Buna mukabil Muhtar Bey, Trabzon-

⁴³ Ahmed Halil, "Erzurum-Trabzon Hattı", *Meslek*, Sayı 25, 2 Haziran 1925, s.6.

⁴⁴ *Varlık*, 21 Temmuz 1340.

⁴⁵ *İstikbâl*, 19 Temmuz 1340.

⁴⁶ *İstikbâl*, 26 Temmuz 1340.

Erzurum arasında dar hattın hiçbir menfaat getirmeyeceğini; bu konuda Doğu vilâyetleri milletvekillerinin ve halkının kendileriyle birlikte hareket ettiklerini belirtti.

Muhtar Bey, endişeleri giderici bu açıklamalardan sonra, hattın güzergâhı ve hinterlandı hakkında bazı bilgiler verdi. Belki de asıl sorun bu noktada düğümleniyordu. Çünkü, eskiden beri tartışılan hattın hangi merkezlerden geçeceği ve hangi limandan sahile bağlanacağı konusu,⁴⁷ Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun çıkmasından sonra daha farklı boyutlarıyla tekrar gündeme geldi. 1924'te demiryolunun Erzurum'dan başlayıp Trabzon Limanı'na ineceği artık kanunlaşmıştı. Fakat hattın hangi güzergâhı takip edeceği ve hangi merkezlere uğrayacağı, eskisinden daha yoğun bir şekilde tartışılmaya başlandı.

Muhtar Bey, 25 Temmuz'da Trabzon Belediyesi'nde yaptığı konuşmada; Trabzon gibi 60 milyon liralık bir servet taşıyan bir şehrin şimendifer merkezi olmasının pek tabii olduğunu, Suşehri, Şiran mıntıkasının da Trabzon hinterlandına dahil olduğunu, bütün doğu havalisini arkasına alan bu vilâyetin geleceğinin pek parlak bulunduğunu, İran'dan gelen transit yolunun iskelesinin de bu şehir olduğunu ifade etti. Konuşmasının sonuna doğru Muhtar Bey demiryolu güzergâhını tayin için mühendislerle birlikte Erzurum'a gideceklerini, geri dönüşte Sürmene üzerinden Trabzon'a inceklerini söyledi.⁴⁸

Temmuz sonunda Trabzon'dan ayrılan Muhtar Bey ve yanındakiler, Erzurum ve civarında gerekli incelemeleri yaptıktan sonra 17 Ağustos'ta Trabzon'a döndü. Heyet Erzurum dönüşünde Bayburt-Sürmene yolunu kullanmış, böylece en sona bırakılan bu güzergâh da tetkik edilerek incelemeler tamamlanmıştı.

Yapılan keşiflerden sonra Muhtar Bey, Trabzon-Erzurum güzergâhı için en son tetkik ettikleri Sürmene yolunun en münasip güzergâh olduğunu, bu yolun diğer yollara tercih edilecek özellikleri bulunduğunu belirtmişti. Yanbolu Deresi'nin beri tarafında Trabzon-Sürmene şosesine inen Trabzon-Sürmene-Bayburt-Erzurum güzergâhı birçok açıdan tercih edilebilirdi. Bu arada *Yeniğin* gazetesi, Muhtar Bey'in Trabzon'dan ayrılmasından hemen sonra yaptığı haberde; keşif heyetinin Erzurum'dan geri dönüşünde Harşit yoluyla gelip bu yolu tetkik edeceğini ve mütehasısların fikrine nazaran Trabzon-Erzurum hattının terk edilerek Erzurum-Tirebolu hattının tercih edileceğini belirtmişti. Anlaşıldığı kadarıyla kabul edilmiş olan kanuna rağmen, bazı çevreler Erzurum-

⁴⁷ 1923'te bu konuda ortaya atılan teklifler hakkında yukarıda bilgi verilmiştir. Aslında yapılacak demiryolunun hangi limana ulaşacağı konusu 1870'lerden itibaren gündemi meşgul etmiş ve Trabzon Limanı aleyhine birtakım projeler dahi hazırlanmıştı. Bu konuda BOA DH. İD, 4-1/19; Mears, s.3; Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)", Yayınlanmamış Doktora Tezi (Erzurum, 1997), s.123.

⁴⁸ *İstikbâl*, 26 Temmuz 1340.

Trabzon hattı yerine Erzurum-Tirebolu hattının yapılması gerektiğini öne sürüyorlardı.⁴⁹

Bu söylentilerin *İstikbâl* gazetesi muhabiri tarafından kendisine sorulması üzerine Muhtar Bey, bu konuda bir bilgisi olmadığını, esasen bu seyahati esnasında Ankara ile hiçbir görüşme yapmadığını ve Erzurum'dan dönüşte Sürmene yoluyla gelerek bu yolu tetkik etmelerinin *Yenigün* gazetesini zaten tekzip ettiğini belirtmişti. Muhtar Bey Harşit yolu hakkında da birkaç kelime söyleyerek, bu yolun daha önceden tetkik edildiğini, hatta metre ile ölçüldüğünü ve hakkında raporlar hazırlandığını belirterek, Sürmeye yoluna tercih edilecek hiçbir güzergâh olmadığını yetkili bir ağız olarak kesin bir dille ifade etti. Muhtar Bey bu tespiti tamamen bir fen adamı gözüyle yaptığını, Trabzon milletvekili olarak konuşunca da Sürmene yolunun daha şayanı tercih bir hâle geldiğini eklemiştir.

Muhtar Bey'in güzergâh konusundaki tespitlerini okuyucularına duyuran *İstikbâl*, bu konuda yanlış bilgi veren *Yenigün* gazetesinin başmuharririninin Trabzon milletvekillerinden Hamdi Bey olmasının dikkat çekici olduğunu belirtmiş; *Yenigün*'ün bu haberini Trabzon'a suikast olarak duyurmuş ve kınamıştır.⁵⁰

İstikbâl ise, güzergâh konusunda artan tartışmalara son noktayı koymak için; 21 Ağustos 1924 tarihli nüshasında şu manşeti kullanmıştır: "Trabzon-Karadere-Bayburt-Erzurum Hattı ve Trabzon Limanı Sahilden Dahile Giden Bütün Güzergâhlardan ve Karadeniz Sahilinde Sinop'tan Sonra bütün Liman Mevkilerinden Fennen En Elverişli ve En Şayanı Tercih olan Hat ve Limandır" Bu manşet güzergâh konusunda incelemelerini tamamlayan heyetin başkanı olan Muhtar Bey'in *İstikbâl*'e verdiği önemli bilgiler ışığında hazırlanmış ve başlığın altında Muhtar Bey'in beyanati okuyucuyla buluşturulmuştu. Temmuz-Ağustos 1924'te yapılan keşif faaliyetlerinin muhtasar bir raporu olan bu beyanatta, özetle şu bilgiler verilmekteydi:⁵¹

Trabzon-Erzurum arasındaki Güzergâhlar

Trabzon'un içeriye bağlanması için inşası kararlaştırılan şimendifer güzergâhının geçmesi imkânı bulunan bütün hatlar araştırılmıştır. Önce Erik/Arabın Belinden (?) geçerek Zigana üzerinden aşacak her güzergâh incelenmiştir. Buradan geçen güzergâh, Harşit Vadisi'ne inerek Harşit-Ardasa-Gümüşhane

⁴⁹ *İstikbâl*, 18 Ağustos 1340.

⁵⁰ *İstikbâl*, 18 Ağustos 1340; Yukarıda verilen bilgiler, Trabzon milletvekillerinin dahi güzergâhın Trabzon Limanı'nda sona ermesi konusunda fikir birliği sağlayamadıklarını göstermektedir. Trabzon milletvekilleri arasındaki fikir ayrılığı, TBMM'de yapılan bazı görüşmelerde de ortaya çıkmaktaydı.

⁵¹ Muhtar Bey'in Nafia Vekâleti'ne sunacağı raporun temelini oluşturan bu önemli açıklamanın tam metni için *İstikbâl*, 21 Ağustos 1340.

yoluyla Bayburt'a ulaşmaktadır. Keza Zigana üzerinden aşması ihtimali olan her güzergâh Gümüşhane'den geçmektedir. Bu güzergâhlara nazaran Karadere-Sürmene üzerinden Trabzon'a gelen güzergâh diğerlerine hiç kıyas kabul etmeyecek fenni şartlara sahiptir.

Karadere Güzergâhı Neden Tercih Edilmelidir?

Bayburt'tan Trabzon'a incek güzergâh tetkik edildiğinde; Bayburt'tan Karadere'nin nihayetini teşkil eden yükseltinin boyun noktasına gelmek için kat edilecek yol, Gümüşhane ve Bayburt arasındaki Vavuk beline nispetle hem kısadır; hem daha fenni olup inşaatı daha kolaydır. Yalnız Vavuk belinde yapılacak tünel küçük olmasına karşı, Karadere'nin nihayetindeki boyun noktasında açılacak tünel iki buçuk kilometre uzunluğunda olmalıdır. Bu tüneller bir kenara bırakılırsa; Harşit Vadisi'ne düşen güzergâh herhangi istikamette olursa olsun, Trabzon'a gelmek için tekrar yüksek dağları aşmak zorundadır. Bu hal gösteriyor ki Karadere yoluyla gelen güzergâh diğerlerine nispet kabul etmeyecek derecede üstündür.

Sonuç olarak, hangi güzergâh takip edilirse edilsin, demiryolu inşasının zor olduğu bir bölgede, Karadere yönünden geçen güzergâhın çıkaracağı sıkıntı nispeten azdır. Uzunluğu daha kısa olan bu yol, beyhude inip çıkmak gerektiren aksi meyillere sahip değildir.

Erzurum'ı Sabile Bağlayacak En Kısa Hat

Bahsedilen Karadere yolu Erzurum ve Bayburt'u sahile bağlama hususunda en kısa yoldur. İleride bu hat İran transitine hizmet edecek bir hat olacağı cihetle diğer memleketlerde mevcut nakil vasıtalarına karşı fenni, mesafesi kısa, tercih hakkını haiz mertebede olmalıdır ki bütün İran transitinin mahreci Türkiye'nin elinde bulunsun. Bunun için mesafenin kısalığı ve profilinin iyi olması gerekmektedir. Bu şartları en iyi şekilde taşıyan hat da Erzurum-Bayburt-Karadere yoluyla Trabzon'a ulaşan hattır.

Harşit-Tirebolu Hattı Tercih Edilecek Bir Hat Değildir

Evvelden beri mevzubahis olan ve Osmanlı İmparatorluğu zamanında Nafia Nezareti'nin tetkik ettirdiği Erzurum-Bayburt-Gümüşhane-Harşit yoluyla Tirebolu'ya inen bir hat vardır. Karadere yoluyla Trabzon'a ulaşan hattın alternatifi olabilecek tek hat burasıdır. Fakat bu hattın mesafe itibarıyla Bayburt-Karadere yolundan ehemmiyetli surette uzun olması, 1924'teki keşiflerden anlaşıldığı surette Harşit Vadisi içinde demiryolu için büyük bir inşaat ve masrafa gerek duyulacak olması, Tirebolu ve civarında liman inşasının fenni zorluklara sahip olması, Tirebolu'nun büyük bir şehir olmaya müsait olmaması; buna mukabil Karadere hattının Trabzon gibi büyük bir şehre ulaşması ve demiryolu inşası için daha iyi imkânlar sunması Karadere-Trabzon hattının tercih edileceğini göstermektedir. Şunu da ilave etmek gerekir ki; Trabzon'da yapılacak liman Karadeniz'de yapılacak bütün limanlardan ucuz ve yapılması

pek kolay bir liman olacaktır. Sinop istisna olmak üzere Karadeniz'de Trabzon'dan başka liman inşası kolay ve müsait bir mevki yoktur. Bu da başkaca mühim bir tercih sebebidir.

Kesin Olarak Tespit Edilen Hat

1924 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında yapılan keşifler sonucunda tespit edilen güzergâh; Trabzon'dan itibaren sahili takiben Yanbolu Deresi'ne ve oradan Karadere'nin sol cenah yamaçlarına çıkıp Ahu, Os, Mizila (?) köylerinin ortasından geçmek üzere Kalanima ve Yağmur derelerinin içerisinden dolaşarak Karadere'nin Ayanam mevkiine ve oradan derenin sahillerini takiben Çimen Yayla eteğinde tünel methaline ulaşacak ve tüneli Bayburt cihetinde mezra üstünde çıkarak Hart Ovasından geçip Bayburt'a inecektir.⁵² Kop Dağı'nda yapılacak ikinci büyük bir tünelden sonra Aşkale yoluyla Erzurum'a ulaşacaktır.⁵³

İstikbâl, Türkiye'nin en önemli şimendifer mühendislerinden Trabzon milletvekili Muhtar Bey'in beyanâtından sonra, Türkiye'nin yegâne liman mühendisi olan Mühendishâne muallimlerinden Mustafa Bey'den liman hakkında yaptığı incelemenin sonuçlarını aktarmaktaydı. Mustafa Bey Trabzon Limanı hakkında yaptığı tetkikat ve keşfiyatı bitirdiğini, limanın mevkiinin Kalafat altı mevki olacağını, bu liman için 2-3 milyon liranın yeterli olacağını, Moloz'da yalnız bir kayak limanı yapılabileceğini belirtmekteydi. Mustafa Bey Karadeniz sahilinde liman olabilecek mevkilerden Tirebolu ve Görele mevkilerini de evvelce incelediğini, Tirebolu ve civarında liman için müsait bir saha olmadığı gibi, Karadeniz'de Sinop'tan sonra en müsait ve en ucuz limanın Trabzon'da yapılabileceğini ifade etti. Daha sonra Samsun'da yapılacak olan limanla Trabzon'u karşılaştıran Mustafa Bey, Trabzon limanının daha müsait ve ucuz olacağını, Samsun limanını her sene temizlemek gerekeceğini, Trabzon'da buna ihtiyaç olmadığını belirtti. Samsun limanının 15 milyona ihtiyaç duyduğunu belirten Mustafa Bey, Trabzon limanının bu kadar pahalı olmayacağını, buradaki mevcut mendirekten istifade edileceğini, bu mendireğin Değirmendere'nin limanı doldurmasını engelleyecek surette tanzim edileceğini, Değirmendere ağzının da kolaylıkla daha öteye alınabileceğini ilave etti. Sonuç olarak Mustafa Bey'e göre Trabzon Limanı'nın inşasına başlama konusunda hiçbir engel yoktu.⁵⁴

Muhtar Bey ve arkadaşları *İstikbâl*'de yukarıdaki önemli bilgileri verdikten sonra, demiryolu güzergâhı ve liman hakkında hazırladıkları raporları Nafia

⁵² Metinde ismi geçen Karadere, günümüzde Trabzon'un Araklı ilçesinde bulunmaktadır. Hart ise Bayburt'un Aydıntepe ilçesindedir. Yani belirtilen güzergâh, Araklı'dan geçerek Aydıntepe ilçesi üzerinden Bayburt'a ulaşmaktadır. Güzergâh için bkz. EK: Harita.

⁵³ Muhtar Bey ve heyetinin 1924'te tespit ettiği güzergâhta yapılması planlanan iki tünel bugün bile bir ihtiyaç olarak ortaya atılmakla birlikte hâlâ yapılmamıştır.

⁵⁴ *İstikbâl*, 21 Ağustos 1340.

Vekaleti'ne sunmak üzere 23 Ağustos Cumartesi günü Trabzon'dan İstanbul'a hareket etmeye karar vermişlerdi.⁵⁵

Mühendis Muhtar Bey ve heyeti tarafından Ağustos 1924'te sonlandırılan keşifler, Erzurum-Bayburt-Karadere-Trabzon güzergâhının, demiryolu inşası bakımından en uygun güzergâh olduğunu kesin bir dille ifade etmekteydi.⁵⁶ Aslında Doğu Anadolu'dan Karadeniz sahillerine inen en kısa ve uygun güzergâhın burası olduğu eskiden beri bilinen ve dillendirilen bir şeydi. Bölgeyi tanıyan resmî sivil, yabancı veya yerli birçok uzman 1924 öncesinde bu hususu birçok kez dile getirmişti.⁵⁷

Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun çıkmasından sonra güzergâh konusunu ele alan isimlerden birisi Ahmed Halil idi. Ahmed Halil, Trabzon-Erzurum hattıyla ilgili yazdığı bir makalesinde, Tirebolu hattından hiç bahsetmeden şunları söylemekteydi:

...Karadeniz ile Erzurum arasında üç tarik üzerinden yol açılabilir.

1. Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum: Dört mühim merkeze uğraması bakımından ehemmiyetli olmasına rağmen, aradaki dağ silsileleri tabi birer mania arz ediyor. Aynı zamanda büyük bir masraf gerektirmektedir.

2. Of-Bayburt-Erzurum: Görüşüğüm alakadarlar, Karadeniz ile Erzurum arasındaki münâsebât-ı ticâriye için Of'un çok müsâit olduğunu söylüyorlar. Her ne kadar Trabzon, Karadeniz limanı olarak meşhur olmuş ise de, bu şöhreti biraz da kuru laftan ibarettir. Zira evvelâ tabii bir liman kâbiliyetine mâlik değildir. Vapurlar sâkin zamanlarda bile yarım saat uzakta duruyor. Sâniyen medenî bir limandan mahrumdur. Sandal nakliyâtı vapur ile sâhil arasında müthiş, tahammülü gayri kâbil zahmetler veriyor. Halbuki Of, tabi bir kâbiliyeti hâiz pekala medenî bir liman olabilir.

Aynı zamanda tabii avâız bu hat üzerinde hemen hemen yok gibidir. Yol, müstakim bir hat halinde olacaktır.

3. Of-Erzurum: Bu doğrudan doğruya Erzurum'a geliyor. Maahaza Bayburt'a uğramayan bir Karadeniz-Erzurum hattı ehemmiyetinden bir parça kaybeder...⁵⁸

⁵⁵ *İstikbâl*, 21 Ağustos 1340.

⁵⁶ *Vartık*, 28 Ağustos 1340.

⁵⁷ Bu konuda birkaç örnek için BOA DH.ID, 25/11, Erzurum Valisi Mehmed Emin Bey'in 27 Şubat 1328/12 Mart 1913 tarihli Raporu; Ayrıca *Foreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond*, London, 1894, p.7; İhsan Abidin, *age.*, s.287.

⁵⁸ Ahmed Halil, "Erzurum-Trabzon Hattı", s.6.

Kanunun Uygulanmasıyla İlgili Sıkıntılar

Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun kabulünü takip eden aylarda, özellikle bölge milletvekilleri ve bölge halkı arasında güzergâhla ilgili tartışmalar devam ederken, aynı yılın sonlarına doğru, kanunun uygulanmayacağına dair endişeler yükselmeye başladı. Bu endişenin nedeni, 1925 yılı bütçesinin hazırlıklarına başlayan Nafia Vekâleti'nin, Trabzon-Erzurum demiryolu için bütçesine tahsisat koymamış olmasıydı.

Bu olumsuz gelişmeye en büyük tepki, *İstikbâl* başyazarı Faik Ahmet Bey'den geldi. Faik Ahmet Bey 17 Eylül 1924 tarihli "Trabzon-Erzurum Şimendiferi İhmal mi Ediliyor?" isimli başmakalesinde, Nafia Vekili'nin kanuna aykırı olan bu keyfi tasarrufunu kınayarak, Trabzon'da bulunmakta olan Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal'in Trabzon demiryolu ile ilgili bir önceki akşam söylediği sözünü hatırlatıyordu.⁵⁹ Faik Ahmet Bey'e göre, Reisicumhur da bu ihmali müsamaha ile karşılamayacak ve şarkın mühmel bir halde bırakılmasına muvafakat etmeyecekti.⁶⁰

Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey Trabzon-Erzurum hattının inşasına ait masrafın 1925 bütçesine konulmaması yolunda yapılan tenkit neşriyatları üzerine, *İstikbâl* muhabirine bir açıklama yaparak, her hattın alelade bütçeyle inşa edilemeyeceğini; Trabzon-Erzurum şimendiferi inşa masrafının bütçeye konulmamasının bu hattın inşa edilmeyeceği anlamına gelmediğini belirtti.⁶¹ Böylece Vekil, bu hat için gerektiğinde fevkalâde bütçe yapılabileceğini ima ediyordu. Fakat bu açıklama Faik Ahmet Bey tarafından gerçekçi bulunmamıştı. Çünkü Cumhuriyet'in ilk yıllarında millî iktisat programı takip etmeye çalışan, sıkı bütçe politikası uygulayan, borçlanmaya sıcak bakmayan ve zaten ülke dışından kaynak bulması imkânsız olan hükûmetin bu hat için bütçeye para koymaması, bu hattın yapılmayacağı anlamına geliyordu.⁶²

1925 yılına gelindiğinde, bir taraftan demiryolu güzergâhı ile ilgili tartışmalar, diğer taraftan da kanunun uygulanıp uygulanmayacağına dair sorular artarak devam ediyordu. Bu bağlamda Mart 1925'te yapılan Nafia Vekâleti bütçesi görüşmeleri son derece önem kazanmıştı.

⁵⁹ Gazi Mustafa Kemal, Trabzon gezisi sırasında Trabzon'un demiryolu ile iç kısımlara bağlanması hususunda şu ifadeleri kullanmıştı: "Bu feyyaz, ahalisi zeki, müteşebbis, çalışkan olan Trabzon'umuzu az zamanda dahile şimendiferle rapt olunmuş, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbei amalımdır.", *Atatürk'ün Trabzon Konuşmaları*, Haz. Ahmet Can Bali-Rasim Şimşek, Trabzon, 1990, s.9; Veysel Usta, *Arşivlere yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Trabzon, 2005; s.22.

⁶⁰ Faik Ahmed, "Trabzon-Erzurum Şimendiferi İhmal mi Ediliyor?", *İstikbâl*, 17 Eylül 1340.

⁶¹ *İstikbâl*, 6 Teşrinievvel 1340.

⁶² Faik Ahmed, "Şimendifer Meselesi", *İstikbâl*, 7 Teşrinievvel 1340.

10 Mart 1925'te yapılan Nafia Vekâleti bütçesi görüşmelerine damgasını vuran konuların başında Trabzon-Erzurum demiryolu tahsisatı gelmekteydi. Bu konuyu gündeme getiren ve konuya ilişkin uzun boylu açıklamalar yapan kişi, yine Trabzon milletvekili Muhtar Bey oldu.

Öncelikle uzmanlık alanı olan demiryolları konusunda genel bir açıklama yapan Muhtar Bey, daha sonra konuyu Trabzon-Erzurum demiryoluna getirdi. 1909'da Demiryollar Müdüriyetine geldiğinde, öncelikle Karadeniz'den iç kısımlara bir demiryolu inşası için gayret ettiğini, bu konuda özellikle askeriyeyi ikna etmeye çalıştığını, fakat başarılı olamadığını belirten Muhtar Bey, Ankara hattının Erzurum'a ulaştırılmasından önce deniz kenarından içeriye hat yapılamayacağı anlayışının hâlâ devam ettiğini ifade etti. Halbuki Muhtar Bey'e göre; Ankara hattının Erzurum'a iktisadî bir faydası olmayacaktı. Erzurum ve çevresinde bolca yetiştirilen buğday ve arpa, 1.500-2.000 km'lik mesafedeki nakliyata tahammül edecek ürünler değildi. Kıymeti son zamanlarda yükselmiş olmakla birlikte, önceden altın para ile okkası 30-40 para eden bu ürünlerin uzun mesafelere nakledilmesi iktisaden verimli olmayacaktı. Muhtar Bey'e göre, demiryolları konusunda yukarıda zikredilen yanlış görüşün bir an evvel değiştirilmesi ve doğunun imarına kısa sürede başlanması gerekiyordu.⁶³

Nitekim 1924 yılında bölgenin imarı konusunda önemli bir adım atılarak Trabzon-Erzurum hattı ve Trabzon limanı için bir kanun kabul edilmişti. Kanunda inşaata 1925 senesinde başlanacağı belirtilmesine rağmen, Nafia Vekâleti bütçesine bunun için hiç para koymamıştı. İtirazlarını bu noktada yoğunlaştıran Muhtar Bey, Temmuz-Ağustos 1924'te bölgede yaptığı incelemeleri hatırlatarak, özetle şunları söyledi:

..:Bendeniz bu sene Vilayâtı Şarkiyenin şimal kısmını hemen kâmilten gezdim. Orada gördüm ki mahsulat çoktur; ahali ne yapacağız diye ağlıyor. Pasinler Ovası bu sene mahsulâtı epeyce olan bir yerd. Ahali mahsulü ne yapacağız diye müteessir oluyordu. Bir ihtiyar mahsul az olur aç kalırız diye çok yer ektiklerini, mahsul fazla olunca şimdi ellerinde kalarak çürüyeceğini söyledi. Beraber hesap ettik. Okkası 9 kuruştan aşağı naklolunamıyordu. İstila nedeniyle harap olmuş bu bölgeye muavenet, ancak kendilerine medeni bir yol yapmakla olur. Bu bölgeye hayat vermenin tek şartı budur. Bunun için mutlaka Trabzon limanı yoluyla mahsulün gönderilmesi lazımdır.⁶⁴

Bazı milletvekillerinin, açıkça söylemeseler de Trabzon-Erzurum hattına karşı olduklarını, bunu da bölge nüfusunun az ve mahsulünün düşük olması nedeniyle demiryolunun zarar edeceği iddiasına dayandırdıklarını belirten Muhtar Bey, bu iddiaya karşı şunları söyledi:

⁶³ TBMMZC, II/15, s.327.

⁶⁴ TBMMZC, II/15, s.328.

Bu yılki tetkikatımda şunu gördüm: Trabzon-Erzurum ve Erzincan şubesi de yapılırsa, o zaman Ankara'dan İstanbul'a giden şimendiferlerden daha ziyade hasılat verecektir. Doğu Anadolu hasılatı mahdud hasılat münhasırdır, mütenevvi değildir. Lakin mahsulatı feyyaz bir memleketdir. Bu da şayanı hayrettir...

Bu şimendiferin bir hassası daha vardır ki; şimendifer başladıktan ve 100 km mesafeye gittikten sonra derhal hububat yaylasına giriyor, kesir nakliyat muntkasına giriyor. Halbuki Anadolu şimendiferi ta Eskişehir'e girmedikçe nakliyat ovasına giremiyor. Ceman yekün Adapazarı'nın patatesinden başka bir nakliyesi yoktur. Fakat diğeri Bayburt Ovası'na çıktıktan itibaren Bayburt Ovası, Kelkit Ovası, Aşkale Ovası, Pasin Ovası, Erzincan Ovası, Suşehri Ovası, bunların hepsi derhal hasılatını tezyid etmek için vasıtai nakliye bekliyor. Ovaların hepsinde su mebzul olduğu için oralarda irva ve iska (sulama ve suya kandırma) pek caridir. Ahali orada bu sanata çok ehemmiyet vermiştir... Hasankale Ovasında hiç iska olmamış tarla yoktur. Bunların hepsine su basar ve mahsulatı o vechile tezyit ederler. Aşkale, Bayburt, Kelkit Ovası hepsi böyledir. Yani o havalinin malik olacağı şimendiferin nakliyatı, çok ehemmiyet verdiğimiz Anadolu şimendiferi nakliyatından dun olmaz, belki de efüz (daha fazla) olur...⁶⁵

Muhtar Bey, Doğu Anadolu'da artarda sıralanan bahsettiği ovaların en uzaklığının, yani Pasin Ovası'nın Trabzon Limanı'na sadece 350 km. uzaklıkta olduğunu, bunun da hububat nakliyatı için fevkalade uygun bir mesafe olduğunu vurguladıktan sonra, yapılacak demiryolunun İran transiti için önemine de değinmiştir. Muhtar Bey'in bu konuya ilişkin görüşleri, son derece değerlidir. Bu konunun sadece iktisadî değil siyasî bir yanı bulunduğunu belirten Muhtar Bey, Kuzey İran'ı Kafkasya'ya bağlayan demiryollarına rağmen, o bölgenin siyasî karmaşasından dolayı İranlıların devellerle Trabzon'a yük getirmeye devam ettiğini hatırlatmış; Kafkasya'daki karışıklıklardan istifade edilmesi gerektiğini söylemiş ve şu uyarıda bulunmuştur.

Ticaret bir tarafta teessüs edip istikametini aldı mı, sevki tabiisine girdi mi, onu tebdil etmek için birçok şeyler lazımdır. Şimdi vaziyet müşaittir. İran münakalatı hiçbir istikamete müstakar bir vaziyet almamıştır. Eğer biz dört-beş sene zarfında İran hududuna kadar bu şark şimendiferimizi yapacak olursak, hiç olmazsa şimali İran'ın sülusan (üçte iki) bir kısmını memleketimizin bir limanı ile muamelatı ticariye işinde raptetmiş oluruz...⁶⁶

Muhtar Bey, doğu vilâyetlerinin geri kalmışlığı ve Trabzon-Erzurum demiryolunun gerekliliği konusunda son söz olarak şunları belirtmiştir.

⁶⁵ TBMMZC, II/15, s.328.

⁶⁶ TBMMZC, II/15, s.327; Muhtar Bey'in bu uyarı oldukça gerçekçi ve yerindedir. Nitekim 1930'ların ortalarında Trabzon-Erzurum karayolu güzel bir şekilde inşa edilip Ankara demiryolu Erzurum'a ulaştırılmıştır; fakat İran transiti hiçbir zaman Türkiye'ye çekilememiştir. Bu anlamda çok geç kalındığı gibi sonraki dönemde gerek Rusya'nın gerekse diğer Batılı devletlerin İran'la yaptığı ticari antlaşmalar Türkiye'nin aleyhine olmuştur.

“İstirhâm ediyorum, bu memleketlere biraz bakılsın. Şimdiye kadar bu vilâyetlerin âşârı, ağnâmı ve bütün varidâtı umûmiyesi karşılık tutularak (başka bölgelerde) yapılan şimendiferler aksamından bir parça varidat alınarak oraya da bakılmak zamanı gelmiştir.”⁶⁷

10 Mart 1925 tarihli oturumdaki Muhtar Bey’in bu sözlerinden sonra, Nafia Vekâleti bütçesiyle ilgili olarak, özellikle Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarıyla ilgili tartışmalar gerçekleşmiş, daha sonra söz tekrar Trabzon-Erzurum demiryoluna gelmişti. Bu noktada söz alan Artvin milletvekili Hilmi Bey, hem Erzurum’un sahile bağlanması hem de İran transitinin bölgeye kaydırılması konusunda oldukça yeni bir güzergâh teklifinde bulundu.

Hilmi Bey, Trabzon-Erzurum demiryolu hattından ziyade, Hopa-Erzurum hattının daha kolay yapılabileceğini belirtti. Hopa’dan itibaren Erzurum’a 210 km. olan bu hat, Hopa’dan Çoruh Vadisine, Tortum Gölü’ne ve Gürcü Boğazı’ndan Erzurum’a kadar uzanacaktı. Hilmi Bey’e göre Trabzon-Erzurum arasındaki birçok yükseltiye nispeten, Hopa-Erzurum arasında hiç dağ yoktu. Yalnız Hopa civarında 600 metre yüksekliğinde bir kısım vardı ki, buradan bir tünel açılması halinde, güzergâh Çoruh Vadisi’ne kolayca ulaştırılmış olacaktı. Hilmi Bey’e göre bu hat, zaten var olan Erzurum-Köprükoy hattı ile birleştirilecek ve buradan Şiran Vadisi yoluyla Karaköse’ye kadar yapılacak demiryolu ile İran transiti bu yol üzerinden nakledilecekti. Hilmi Bey, bu hattın yapılması halinde, Tortum Şelalesi’nden elektrik üretilerek bu hat üzerinde bulunan birçok madenin işletilebileceğini ilave etmiştir.

Hilmi Bey teklifini daha ileriye götürerek, Karaköse’den sonra hattın Van Gölü’ne inmesi gerektiğini, hatta batıda Erzincan’a kadar indirilirse Sivas’tan Erzurum’a veya Trabzon’dan Erzurum’a gelecek hatla da bağlantı kurulacağını belirtmiştir.⁶⁸ Bahsettiği hatların tamamen dar hat olacağını ve bu yüzden en fazla 10 milyon lira ile kolaylıkla yapılabileceğini ifade eden Hilmi Bey, bu hatların özellikle İran transiti için önemli olduğunu vurgulamıştır. Bayezit-Karaköse şimendiferinin zaten İran sınırına girdiğini belirten Hilmi Bey, bunun Tebriz hattı ile birleşmesi hâlinde İran transitini tamamen kendine çekeceğini iddia etti. Ayrıca, Karaköse’de bulunan, Ruslar tarafından işletilen ve bilahare Türkiye tarafından da Bayezit-Karaköse şimendiferinin kömür ihtiyacı için

⁶⁷ Trabzon-Erzurum demiryoluyla ilgili kanunun kabulü üzerinden yaklaşık bir yıl geçmesine rağmen, Muhtar Bey’in yukarıdaki açıklamaları yapması ve bazı çevreleri konu hakkında ikna etmeye çalışması ilginçtir.

⁶⁸ Hilmi Bey’e göre; ayrıca güneyde bir kol Van Gölü’ne indirilirken, Hamun Boğazı üzerinden bir kol da Muş ve Elazığ’a indirilip burada Diyarbakır’dan gelen hatla birleştirilebilirdi. Hilmi Bey’e göre bu son kısımda, Rusların 1. Dünya Savaşı’nda demiryolunu Muş bölgesine indirmek için Hamun Boğazı civarında yaptıkları yol düzeltmelerinden pekala yararlanılabildi. *TBMMZC*, II/15, s.342-343.

kullanılan kömür madeninin bu hattın kömür ihtiyacını karşılayabileceğini belirtti.⁶⁹

Hilmi Bey'in bu abartılı teklifi pek fazla rağbet görmedi. Fakat şurası bir gerçektir ki, doğu vilâyetlerinin sahile bağlanması konusunda Trabzon'un eski bir rakibi de Hopa idi. Özellikle hayvan nakliyatı konusunda yaşanan bu rekabet, Cumhuriyet'in ilk yıllarında biraz daha artmış, bu nedenle Trabzon'daki vapur nakil ücretleri bir miktar düşmüştü.⁷⁰ Fakat bir bütün olarak Hopa'nın Trabzon'a rekabet etmesi mümkün değildi.

10 Mart (1925) tarihli Meclis'teki bu görüşmede Trabzon-Erzurum Demiryolu ve Trabzon Limanı'nın yapımı için belli bir bütçe ayrılması konusunda herhangi bir sonuç alınmadı. Ertesi gün başka bir Trabzon milletvekili Abdullah Bey, Trabzon limanı ve Erzurum-Trabzon demiryolu için beş senede sarf edilmek ve her sene sarfı gereken miktar bütçeye konulmak üzere 50 milyon lira sarfına izin veren bir maddenin Muvazene-i Umumiye Kanununa eklenmesini teklif etti. Bu teklif genel olarak kabul edilerek encümene havale edildi.⁷¹

Mart 1925'te yapılan Nafia Vekaleti bütçesi görüşmeleri, Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun çıktığı Nisan 1924'ten itibaren heyecanlı bir beklenti dönemi geçiren bölge halkını, biraz daha ümitsizliğe sevk etti. Bütçe görüşmelerini ayrıntılı bir şekilde okuyucularına duyuran *İstikbâl*, konuya ilişkin olarak şu ifadeleri kullanmaktaydı:

...Nafia Vekaleti bütçesi görüşülerek kabul edildi. Bütçenin müzakeresinde Trabzon-Erzurum şimendiferi için Trabzon Mebusu Muhtar Bey, mesleğini de verdiği salahiyet ile önemli açıklamalarda bulunmuş, fakat maalesef boş bir kubbede hoş bir seda bırakmaktan öteye gidememiştir. Muhtar Bey Ankara-Sivas hattının inşası tamamlanmadan Trabzon-Erzurum hattının başlayamayacağını iltizam eden hükümet düşüncesinin ne kadar yanlış olduğunu açıklamıştır... Ankara-Sivas-Erzurum hattını beklemek lazım geldikten sonra Trabzon-Erzurum hattının inşası ancak gelecek neslin işi olarak kalması kesindir. Nafia Vekili Sırrı Bey Ankara-Erzurum hattının gelecek ilkbahara Kayseri'ye vasil olacağını söylüyordu. Erzurum'a varması için gelecek ilk baharları beklemeye, acaba Trabzon-Erzurum hattının ihya edeceği Vilayati Şarkîye'nin tahammülü var mıdır...?⁷²

Aynı günlerde ele alınan Muvazene-i Umumiye Kanunu taslağında, Trabzon-Erzurum hattı ve Trabzon limanının keşfi ve bazı altyapı işleri için 500.000 lira teklif edilmişti. Aslına bakılırsa, Nafia Vekâleti bu tahsisatın konulmasına bile

⁶⁹ TBMMZC, II/15, s.342-343.

⁷⁰ İhsan Abidin, s.279, 285.

⁷¹ TBMMZC, II/15, s.383.

⁷² *İstikbâl*, 17 Mart 1925.

razı değildi. Fakat Muvazenei Maliye Encümeni 500.000 lirayı uygun bulmuştu. Bunun 60.000 lirası ücretler için, 430.000 lirası da inşaat ve işletme masrafı için teklif edilmişti. Kâğıt üzerinde bir de inşaat müdürü başkanlığında tahrir heyeti, fen heyeti, hesap heyeti, sıhhiye heyeti, ambar ve levazım idaresi ve inşaat subelerinden oluşan 36 kişilik bir kadro oluşturulmuştu.⁷³

Muvazenei Umumiye Kanunu taslağında Demiryollar Müdürlüğü'nün 1925 yılı bütçesine Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri Sivas hatları için 8.170.000 lira, Kütahya-Tavşanlı hattı için 1.000.000 lira, Arada-Diyarbakır-Ergani hattı için 1.738.000 lira kabul edilmişken, Trabzon-Erzurum hattı ve Trabzon Limanının inşası gibi oldukça büyük masraf gerektirecek işler için sadece 500.000 lira tahsisat teklif edilmesi dikkat çekicidir.⁷⁴

1925 yılı bütçe tasarıları hazırlanırken Trabzon-Erzurum demiryolu ve Trabzon Limanı'na "üvey evlât" muamelesi yapılması, yani bir taraftan Nafia Vekâleti'nin bu işlere tahsisat vermeye yanaşmaması ve diğer taraftan Muvazenei Maliye Encümeni'nin sadece 500.000 liralık tahsisatı uygun görmesi, yıllardan beri bu meselenin mücadelesini yürüten ve 1924'te ilgili kanunu çıkarmayı başaran bölge milletvekillerini son derece rahatsız etti. Trabzon-Erzurum demiryolunu savunanlarla buna karşı duranlar arasındaki son ve belki de en açık tartışma işte bu süreçte yaşandı.

13 Nisan 1925'te yapılan 1925 senesi Muvazenei Umumiye Kanunu görüşmelerinde Trabzon milletvekili Ahmet Muhtar Bey söz alarak, geçen yıl kabul edilen Trabzon-Erzurum demiryolu hattının inşası konusunda yeni bir kanun maddesi teklif etmek istediklerini belirtti. Bu teklifin sebebi, demiryolunun hangi senelerde yapılacağını kesinliğe kavuşturulması, toplam tahsisatın yıllara taksimi ve hükümetin bu tahsisat toplamı kadar taahhüde girebilmesinin teminiydi.

Muhtar Bey'in bu konuşmasına Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey müdahale ederek, Trabzon-Erzurum hattının "kavanini mahsusa" ile kabul edilmiş inşaatlar kısmına girdiğini, bunun için ayrıca bir kanun teklifi hazırlandığını ve yakında meclise sunulacağını; bu yüzden bunu Muvazenei Umumiye Kanunu'nda belirtmeye lüzum olmadığını söyledi. Bunun üzerine tekrar söz alan Muhtar Bey, bölge halkının bu hattın ne zaman ve kaç senede yapılacağını bilmek istediğini, 700 senedir kendi aşarını diğer bölgelerde yapılan şimendiferler için veren bölge halkının artık tahammülü kalmadığını, bu yüzden hattın 1346 (1930) senesine kadar bitirilmesi yolunda bir kanun teklifi hazırladıklarını belirtti.⁷⁵

⁷³ Bu konuda *TBMMZC*, II/13, s.386, 569-586; *TBMMZC*, II/17, s.74.

⁷⁴ *TBMMZC*, II/17, s.72-74.

⁷⁵ *TBMMZC*, II/17, s.299.

Bu arada bazı milletvekillerinin Ahmet Muhtar Bey'i bölgecilik yapmakla suçlamaları üzerine bu kez Erzurum milletvekili Rüştü Paşa söz alarak, memleketin her tarafını aynı derecede düşünmek lazım geldiğini, fakat ihtiyaç nerede şiddetli ise evvela oraya bakmak gerektiğini söylemiş ve Türkiye'de yola en çok ihtiyaç duyan bölgenin doğu vilâyetleri olduğunu hatırlatmıştı. Bölgede demiryolu değil adi yol bile yoktu. Bir kısım yollarda hayvan dahi gidememekte, eşyalar insan sırtında taşınmaktaydı. Rüştü Paşa'ya göre "Doğu'da ıslahat" için atılacak ilk adım Trabzon-Erzurum demiryolu hattı olacaktı. Doğu vilâyetlerini sahile bağlamanın yegâne yolu buydu. Rüştü Paşa'dan sonra söz alan Erzincan milletvekili Sabit Bey de benzer şeylerden bahsetmiş ve konuyu bir örnekle açıklamıştı. Ona göre Bağdat Şimendifer hattı olmasaydı, Diyarbakır'ın durumu da Erzurum gibi olacaktı. Bağdat Şimendiferi ile yapılan nakliyatın Diyarbakır ve çevresine büyük katkısı olmuştu. Yani Erzurum'a şimendifer yapılması bölgesel bir konu olmayıp, bir ihtiyaç meselesiydi.⁷⁶

Bunun üzerine tekrar söz alan Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, Trabzon-Erzurum hattı konusunda üstü kapalı da olsa çok önemli bilgiler verdi. Bu işin evvela para meselesi olduğunu belirten Vekil, parayı tahsis edecek olan merciiin Meclis olduğunu belirtti. Ayrıca mesele doğuya demiryolu götürmekse, zaten Sivas hattının hedefinin Erzurum olduğunu ve bunun keşfiyatına yakında başlanacağını söyledi. Trabzon-Erzurum hattının güzergâhını tespit etmek için şimdiye kadar bölgeye birkaç keşfiyat heyeti gittiğini ve muhtelif güzergâhlar tespit edildiğini belirten Süleyman Sırrı Bey, bu güzergâhlardan hangisi kabul edilirse meselenin de o zaman açıklığa kavuşacağını belirtti. Ayrıca bu hattın dar mı geniş mi olacağı da henüz belirlenmemişti.⁷⁷

Bu konudaki tartışmanın uzaması üzerine başkanlık makamı Ahmet Muhtar Bey ve arkadaşlarının kanun teklifinin okunmasını istemiş ve aşağıdaki teklif okunmuştu:

1341(1925) senesinde inşaatına başlanması 10 Nisan 1340 (1924) tarihli kanun iktizasından olan Trabzon-Erzurum demiryolu ile Trabzon Limanının 1346 (1930) senesi nihayetine kadar tesis ve ikmal için keşfine nazaran sarfı icab eden meblağ, tarihi mezkure kadar senelere tefrik ve here seneye ait miktar o sene bütçesine vaz edilmek üzere Nafia Vekili mecmuu masarîf miktarında ve Heyeti Vekile kararıyla taahhüdata girişmeye mezundur. 7 Nisan 1341⁷⁸

Takririn okunmasından sonra Muhtar Bey, teklifin kabul edilmesini sağlamak ve milletvekillere bilgi vermek üzere yeniden söz aldı. Ahmet Muhtar Bey'e göre; Nafia Vekâleti'nin kabul edilmiş olan kanun gereği 1925'te inşaata

⁷⁶ TBMMZC, II/17, s.300.

⁷⁷ TBMMZC, II/17, s.300.

⁷⁸ Bu teklifin altında Trabzon milletvekilleri Ahmed Muhtar, Süleyman Sırrı, Rahmi ile Erzurum milletvekili Rüştü, Raif ve Cazim Beylerin imzası vardı. TBMMZC, II/17, s.301.

başlayabilmesi için 1924'te keşfiyat yaptırması, güzergâhı tayin etmesi ve lazım gelen hazırlıklara başlaması gerekiyordu. Nitekim bölgeye bir fen heyeti gönderilerek tetkikat yapılmıştı. Bu heyette kendisi de yer almış ve raporun hazırlanmasına yardım etmişti. Fakat bu tetkikat dışında, yukarıda sıralanan işlerin hiçbiri yapılmamıştı. Ayrıca, Nafia Vekili'nin güzergâh ve hattın şekli hakkında kafa karıştırıcı açıklamalar yapması ilginç bir durumdu. Daha önce de vekâletin bu hattın yapımı için 1925 bütçesine tahsisat koymaya yanaşmaması, bu konudaki şüpheleri daha da artırmaktaydı.⁷⁹

Trabzon-Erzurum hattının yapımı için başlangıç olarak konulan 500.000 liranın yetersizliğine rağmen daha fazla para istemediklerini ilâve eden Muhtar Bey, istedikleri tek şeyin toplam tahsisatın belirlenmesi olduğunu, çünkü toplam sarfiyat taahhüdatı temin etmedikçe, bu konuda taahhüde girilmesi ve mukavele yapılmasının mümkün olmayacağını belirtti. Bunun için de takririn kabul edilmesi gerekiyordu.

Muhtar Bey'in sözlerine cevap vermek üzere tekrar söz alan Nafia Vekili Sırrı Bey, Trabzon-Erzurum hattının güzergâhını tespit için gönderilen ve içinde Ahmet Muhtar Bey'in de yer aldığı heyetin geniş hattı uygun bulduğunu fakat kremayerli⁸⁰ olarak teklif ettiklerini belirterek, heyet raporunda da vurgulanan İran transiti için kremayerli hattın hiç de uygun olmadığını belirtti. Sırrı Bey'e göre Ahmet Muhtar Bey'in de içinde bulunduğu heyet bile tam ve kesin bir keşfiyat yapamamıştı.⁸¹

Sırrı Bey'den sonra araya giren bazı milletvekillerinin sözlerinden anlaşıldığına göre Trabzon-Erzurum hattının yapılması için 40.000.000 liralık bir toplam masraf çıkarılmıştı. İsmail Kemal Bey gibi bazı milletvekilleri, bu kadar paranın 4 yılda bu hatta verilmesinin çok zor olacağını hatırlattılar.⁸²

Görüşmelerin uzaması üzerine bu kez Giresun milletvekili Kazım Bey bir takrir sunarak, hattın Harşit Vadisi'nden geçmesi gerektiğini belirtti. Kazım Bey'in takririnde, Erzurum'dan Karadeniz'e incek demiryolunun kesin keşfi yapılmadan ve bilhassa Harşit Vadisi üzerinde araştırma yapmadan Nafia Vekâleti'nin bu konuda taahhüde girişmemesini teklif ediliyordu.⁸³ Aslında bu takrir, güzergâh konusunda yaşanan tartışmaları bir kez daha ortaya koymuş ve adeta Süleyman Sırrı Bey'in sözlerini haklı çıkarmıştı. Yani bu hattın yapılması istenmekle birlikte, bölge milletvekilleri hattın kendi seçim bölgelerinden geçmesi için gizli bir rekabet halindeydi. Bu durum hattın yapımı konusunda

⁷⁹ TBMMZC, II/17, s.301.

⁸⁰ Yüksek eğimli demiryollarında kullanılan ve üzerinde lokomotifin küçük eş dişlerinin kavradığı dişler bulunan ek ray.

⁸¹ TBMMZC, II/17, s.301.

⁸² TBMMZC, II/17, s.302.

⁸³ TBMMZC, II/17, s.302.

zaten isteksiz olan hükûmet çevrelerinin tutumuyla birleşince, Muhtar Bey ve arkadaşlarının işi bir hayli zorlaşıyordu.

Bu iki tavrın okunmasından sonra evvela Muhtar Bey'in tavrı oylandı ve nazarı dikkate alınması kabul edildi. Böylece Muhtar Bey ve arkadaşlarının teklifi incelenmek üzere encümeğe gönderilmiş ve Kazım Bey'in tavrı geçersiz olmuştu.⁸⁴

Sonuçta 1925 yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu'nun 55. maddesiyle, Trabzon-Erzurum demiryolu ve Trabzon Limanı'nın inşasının 1931 yılı sonuna kadar bitirilmesi için, İcra Vekilleri kararıyla Nafia Vekâleti tarafından 50 milyon liraya kadar taahhüde girilmesi ve bu paradan her yıl harcanması gereken miktarın o yıl bütçesine konulması kabul edildi.⁸⁵ Böylece demiryolu ve liman yapımına ilk adım olarak 1925 yılı bütçesine 500.000 lira konulduğu gibi, ertesi yıldan itibaren her yıl belirli bir miktar tahsis edilerek işlerin 1931'e kadar bitirilebilmesi için 50 milyon liraya kadar harcama yapılması prensibi kabul edildi.

Bununla birlikte 1925 bütçe görüşmelerinde elde edilen bu başarılar, tıpkı 10 Nisan 1924'te kabul edilen kanun gibi kağıt üzerinde kaldı.⁸⁶ Nitekim 1926 bütçesi hazırlanırken, Trabzon-Erzurum demiryolu ve liman için hükûmetçe 90.000 lira teklif edilmiş, bütçe encümeni ise bu miktarı 10.000 liraya kadar indirmişti.⁸⁷ Bütçe görüşmeleri sırasında bu durumu eleştiren Muhtar Bey, bu iş için en az 50 milyon lira gerekirken, 10.000 lira gibi bir paranın konulmasının çok yanlış olduğunu belirtti. Halbuki Muhtar Bey'e göre; gerek demiryolu gerekse liman konusunda birtakım altyapı çalışmaları 1. Dünya Savaşı öncesinde zaten yapılmıştı. Örneğin savaştan hemen önce savaştan hemen önce Trabzon Limanı'nın etüdü İngiliz John Jackson Şirketi'ne yaptırılmıştı ve bu etüt matbu olarak beklemekteydi.⁸⁸

Aslına bakılırsa, tıpkı Meşrutiyet devrinde olduğu gibi Cumhuriyet'in ilk yıllarında da, Trabzon-Erzurum demiryolunun devletçe yapımı son derece zordu. Yeni kurulmuş olan Türkiye Cumhuriyeti'nin uyguladığı ekonomi politikaları da, bu demiryolunun inşası hususunda devletin işini zorlaştırıyordu. Nitekim Osmanlı döneminde birçok bayındırlık işi Avrupa'dan alınan borçla veya Avrupa sermayelerine verilen imtiyazlar sonucunda bütçede gösterilmeksizin meydana getirilirken, yeni Türkiye Cumhuriyeti bu gibi işleri

⁸⁴ TBMMZC, II/17, s.302.

⁸⁵ TBMMZC, II/18, s.51.

⁸⁶ Örneğin 1925 yılı bütçesine konulan 500.000 lira, bütçedeki açığın kapatılması için saklı tutularak harcanmamış ve bu nedenle inşaat konusunda en küçük bir adım dahi atılmamıştı. TBMMZC, III/10, s.2.

⁸⁷ TBMMZC, II/25, s.181.

⁸⁸ TBMMZC, II/25, s.181-182.

bütçede karşılığı görünmek suretiyle ve elden geldiğince kendi gücüyle halletmek istiyordu.

Bununla birlikte, 1925 yılı başlarında, Karadeniz'i iç kesimlere bağlayacak olan demiryollarının yabancı sermayeye yaptırılması tekrar gündeme geldi. Hatırlanacağı üzere bu konuda 1909'dan beri Amerikan ve Fransız şirketleriyle görüşmeler yapılmış, en son Cumhuriyet'in ilânı tarihinden hemen önce Chester Grubu ile masaya oturulmuş, fakat bunlardan da hiçbir sonuç alınamamıştı.⁸⁹

İstikbâl'in 18 Ocak 1925 tarihli haberine göre; Lozan Antlaşması gereğince Samsun-Sivas hattı için önceliği kabul edilmiş olan Reji General şirketi hükümet tarafından müzakereye davet edilmişti. Şirket Sivas-Erzurum, Erzurum-Trabzon hatlarının inşasını üstlendiği takdirde kendisine Samsun-Sivas hattının işletme imtiyazı verilecekti. Şirketle müzakereler Nafia Vekili Feyzi Bey tarafından yürütülecekti.⁹⁰ *İstikbâl*'in bu haberi, Trabzon-Erzurum gibi devletçe yapılması zor olan hatların, daha geniş imtiyazlar içerisinde yabancı sermayeye yaptırılmaya çalışılması şeklindeki eski politikanın Cumhuriyet'in ilk yıllarında da etkisini hissettirdiğini göstermektedir. Tıpkı 1909-11'de Erzurum ve civarı demiryollarının Chester projesine dâhil edilmek istenmesi gibi.. Bununla birlikte Cumhuriyet yönetiminin yabancı sermaye-demiryolları meselesine bakışı, önceki dönemin yaklaşımıyla aynı değildi. Hem ekonomik hem siyasî bakımdan daha millî olan bu yeni bakış, yabancı sermayeye karşı daha mesafeliydi. Aynı bakış açısının bir uzantısı olarak, Türk müteşebbisleri, birtakım teşebbüslere girişme konusunda daha avantajlıydı.

Trabzon-Erzurum demiryoluna yabancı şirketlerin talip olması; buna karşılık yukarıda özetlenen Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki bakış açısı konusunda bu hattın inşasını ısrarla savunan gazeteci Ahmed Halil'in kaleminden *Meslek* gazetesinde çıkan (1925), bölgenin Türk girişimcilerinin gücüne vurgu yapan aşağıdaki yazı kayda değerdir:

İstanbul gazeteleri bir ecnebi şirketin bu hattı yapma imtiyâzını almaya çalıştığını yazıyorlar. Öyle düşünüyorum ki Şarkî Anadolu tüccarı arasında yapılacak millî bir şirket, bu yolu mükemmelen yapacaktır. Nitekim Nemlizâdenin şâyân-ı şükrân teşebbüsü, böyle bir işin muvaffakiyetine bir numûnedir. Trabzon ve Erzurum'da kendileriyle müdâvele-i efkâr ettiğim birçok münevver tüccârın verdiği teminâttan kuvvet alarak diyeceğim ki; sadece Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Erzurum erbâb-ı ticâreti arasında

⁸⁹ Bu konular hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Şarkî Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavele-name ve Şartname Layihaları*, s.8; Paştırmacıyan, *age.*, s.5-6; Chester Projesi için erken tarihli bir makale, John A. DeNovo, "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review*, Vol. 33, No. 13 (Autumn, 1959), ayrıca "Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War", By an ex-Member of the Ottoman Parliament, *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number 2, s.1-3.

⁹⁰ *İstikbâl*, 18 Kanunusani 1341.

vücûda getirilecek iktisadî bir birlik, bunun için kâfidir. Hatta zannedersem Bayburt ve Trabzon tüccârları böyle bir tasavvur taşıyorlar... Sonra Rusların Trabzon'da ve Erzurum'da bu iki şehir arasındaki muhtelif noktalarda bıraktıkları şimendifer malzemesi, her ne kadar bir kısmı mühimmi harap olmuş ise de, bu hali teshil eyleyecektir... İster beynelmilel ister muhtelit bir sermaye ile olsun, mutlaka Erzurum-Trabzon hattının inşası zarûridir.⁹¹

Bu konu 1927 yılı Nafia Vekâleti bütçesi görüşmelerinde, Trabzon milletvekili Abdullah Bey tarafından yeniden gündeme getirildi. Bölgenin milletvekilleri meselenin peşini bırakmıyorlardı. Trabzon-Erzurum hattı ve Trabzon limanı için diğer seneler bütçesine tahsisat konulduğunu belirten Abdullah Bey, bu işleri yapmak için şimdiye kadar bir şirketin müracaat edip etmediğini sordu. Nafia Vekili Behiç Bey ise, "Erzurum-Trabzon hattı ve Trabzon limanı için bir şirket gayet müsait şartlarla tetkikat yapacağını söylemiştir. Opsiyon verilmiştir. İntizar ediyorum" şeklinde kısa bir cevap verdi. Behiç Bey'in yaptığı bu ve benzeri açıklamalar, Trabzon-Erzurum hattı ve İran transit yolunun yapımı gibi konularda devletin sermayedarlar aradığını göstermekteydi.⁹²

Tam da Nafia Vekâleti bütçesinin görüşüldüğü 1927 Nisanında, bazı yabancı şirketler tarafından vekâlete dilekçeler sunulmakta ve Trabzon-Erzurum ve İran transit güzergâhında demiryolu yapma konusunda bazı alakadarların sunmuş oldukları şartlar uygun bulunmamışsa, bu konuda müzakereye hazır olunduğu belirtilmekteydi. Nafia, Erkânı Harbiye ve diğer hükümet yetkilileri arasında, bu ve benzeri hatların yabancı sermayeye verilip verilmeyeceği, verilirse hangi şartlar isteneceği konusunda müzakereler devam etmekteydi.⁹³

1925-27 döneminde yoğunlaşan bölge demiryollarını yerli veya yabancı sermayeye yaptırma teşebbüslerinden de bir sonuç alınamadı. Bölgenin demiryoluna ihtiyacı ise artarak devam etmekteydi. Erzurum Ticaret Odası tarafından 1926-27 Ticaret Salnâmesi'ne gönderilen raporda konu hakkında şunlar söylenmekteydi:

Vilâyât-ı Şarkîye'nin merkezinde bulunan Erzurum, ticâret ve iktisâdiyâtı itibarıyla cansız bir mevkidedir. Van, Bitlis, Diyarbakır, Muş, Kars, Bayezit gibi vilayetlerle ticarî münasebeti fazla olmakla beraber, ağnâm ve meşâvi ahz ve itasının (büyük ve küçükbaş hayvan alım satımının) merkezi ve bu nedenle bütün Anadolu'nun çift, damızlık, pastırnalık hayvanatının menbâi bulunmasından, Türkiye Cumhuriyeti'nin mühim iktisadî merkezlerinden birisidir. Ancak hiçbir sahile demiryolu ile bağlı bulunmaması ve kış mevsiminin ağır ve sürekli olması, istikbâli parlak iktisadî hayatı sakîk bir halde bulundurmaktadır. Sermayenin birkaç defa devri çok uzun müddet aldığından, büyük sermayeli ve uzun vadeli

⁹¹ Ahmed Halil, "Erzurum-Trabzon Hattı", s.6

⁹² TBMMZC, II/31, s.152.

⁹³ BCA Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu [Fon Kod. 030.18] BCA 030.18.1.1/24.23.10.

piyasaya yardım edebilecek banka ve iktisadî müesseselere büyük ihtiyaç vardır. Erzurum'da sanayi ibtidâî bir haldedir ve inkişâf etmemiştir. Bir demiryolu ile sahile bağlanmadıkça gelişmesine imkân yoktur.⁹⁴

Trabzon'u iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu hattı yapılması, bir kez de Başvekil İsmet İnönü'nün 1935'teki bölge ziyareti sırasında gündeme geldi. İnönü, meşhur doğu seyahati sırasında konuyla ilgili olarak bazı öneriler ortaya atmıştı. İnönü'ye göre Gümüşhane vasıtasıyla Trabzon ve Erzurum'u birbirine bağlayan transit yolu iyi ve kullanışlı olmakla birlikte güzergâh üzerindeki Zigana ve Kop geçitleri her zaman çığ ve heyelan tehlikesine maruz kalmaktaydı. Bu yonun kışın kapanmasını engellemek mümkün değildi. Bunun için Sürmene'den Karadere boyunca Bayburt'a ve oradan Kop'u dolaşarak Tercan Ovası'na inen bir güzergâh, gelecekte her zorluğu aşmaya müsaitti. Böylece Zigana ve Kop geçitlerinden kurtulmak mümkün olacaktı. Bu güzergâhı şimdilik tesviye olarak açmak ve keşifler yaptırmak yeterliydi. İki yıl içinde bu güzergâhta şose yol yapıldıktan sonra, ileride bu güzergâha dar tren hattı döşemek de mümkün olacaktı.⁹⁵

İnönü'nün bu ifadeleri, Trabzon'u iç bölgelere bağlamak hususunda, hükûmetin önceliğinin demiryolu değil karayolu olduğunu göstermektedir. Nitekim İnönü'nün bu seyahatinden hemen sonra, Trabzon ve Erzurum'u da içine alan bölgede kurulan Üçüncü Genel Müfettişlik öncülüğünde, Trabzon-Erzurum-İran sınırı arasındaki tarihî İpek Yolu güzergâhında yepyeni bir karayolu inşa edilmiştir. Genel Müfettişlik ile hükûmet merkezi arasında yapılan yazışmaların hiçbirinde Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapımından bahsedilmemesi, bu anlamda önemli bir ayrıntıdır. Dönemin yetkililerin öncelikli ve temel amacı, Ankara demiryolunu Erzurum'a ulaştırmaktır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yurdun batısı ile doğusunu birleştirmek amacıyla giriştiği Ankara-Sivas-Erzurum hattı yavaş yavaş döşenirken, İran tarafında da benzer gelişmeler yaşanmış ve her iki ülkedeki bu gelişmeler Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhının aleyhine olmuştur. Nitekim İran'da Şehinşah Pehlevi'nin en önemli projelerinden birisi olan Trans-İran demiryolu hattının yapımına 1930'ların ortalarında başlanmıştır. Türkiye'nin Tahran Büyükelçiliği'nin 28 Kânunusani 1937 tarihli raporundan anlaşıldığına göre; 1.450 km. uzunluğunda olacak bu hattın Hazar sahilinde Bender Şah kasabasından kalkarak İran'ı kuzeyden güneye doğru kat ettikten sonra Basra Körfezi'nde Muhammerah'ın batısındaki Hürmüz/Bender Şapur'a⁹⁶ inmesi planlanmıştır. 1936'da yapımına

⁹⁴ *Türk Ticaret Sahnâmesi 1926-1927*, s.407.

⁹⁵ Saygı Öztürk, *İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*, İstanbul, 2007, s.49; <http://kernalizm2023.org>, 25.1.2008.

⁹⁶ Eski adı Hürmüz olan Bender Şapur eski devirlerde Hindistan'dan gelen yelkenlilerin uğrağı, eski Arap korsanlarının sığınağı, 18. yüzyılda Hintlilerle Araplar arasında kanlı savaşlara neden olmuş küçük fakat korunaklı ve ticarî açıdan önemli bir limandı. BCA 030.10/261.761.18.

başlanan ve 1938'de tamamlanan Trans-İran Hattı'nın dışında, İran'da Tebriz ile Rus sınırı üzerindeki Culfa arasında bir demiryolu hattı mevcuttu. Tebriz'i Culfa yoluyla Kafkasya'ya bağlayan bu geniş hattın uzunluğu 145 km. idi. Böylece ülkeyi kuzey-güney istikametinde kat eden hatlar dışında, İran topraklarında demiryolu hattı mevcut değildi.⁹⁷

Böylece, bir taraftan Türkiye diğer taraftan İran hükümetleri, yurtlarını demir ağlarla örerken, her iki devlet de siyasî ve ekonomik önceliklerine göre hareket ediyordu. Türkiye'de batı-doğu istikametinde ilerleyen demiryolu hattı, İran'da tam aksine kuzey-güney istikametinde yapılmaktaydı. Dolayısıyla Trabzon-Erzurum demiryolu ile bu hattı Tebriz'e bağlayacak olan demiryollarının, her iki ülkede ortaya konan demiryolu projelerinin dışında kalması, Trabzon-Erzurum-Tebriz tarihi transit güzergâhının aleyhine bir durum teşkil ediyordu.⁹⁸

Sonuç

Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapılması için II. Meşrutiyet'in ilânından sonra yoğunlaşan ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında da devam eden teşebbüslerin sonuçsuz kaldığı söylenebilir. Türk ve İran hükümetlerinin, 1920'lerin ortalarında tarihî Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhına demiryolu yapma konusundaki teşebbüslerinin çok cılız kalması ve önceliğin, bu hattın aleyhine olarak diğer bazı güzergâhlara verilmesi, bu dönemde Trabzon-Erzurum demiryoluna yönelik ortaya çıkan bazı fırsatların tamamen ortadan kalkmasına yol açtı.

Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılamamasının en ağır sonuçları, 1939'da Ankara demiryolunun Erzurum'a ulaşmasından sonra ortaya çıktı. Çalışmamızı,

⁹⁷ BCA 030.10/261.761.18; "The Monthly Record: Routes to Russia Through Iran", *The Geographical Journal*, Vol. 99, № 1, Jan 1942, s.44; Pehlevî'nin İran'da kuzey-güney istikametinde demiryolu yapma projesi Türk basınında birtakım eleştirilere neden olmuş ve 1934'teki Türkiye ziyareti sırasında da gündeme getirilmiştir. Eleştirilerin nedeni, bu demiryolu hattının Türkiye-İran transit ticaretine zarar vereceği yolundadır. Fakat İranlı yetkililer demiryollarını Türkiye sınırına kadar uzatacaklarını her fırsatta dile getirmişlerdir. İranlılar, Kum'dan Tebriz'e ulaşacak ve Kazvin'den geçecek olan hatla birleşecek kuzeybatı şebekesini Türkiye demiryolları ile bir taraftan Makü üzerinden, diğer taraftan Rızaiye ve Kotur üzerinden birleştirmek istediklerini Tahran Büyükelçisi'ne her fırsatta belirtmişlerdir. Büyükelçilik raporuna göre; bazı Avrupa devletlerinin İran transitini çekmek için demiryolu şebekesini Hemedan-Kirmanşah yolu ile güneybatı istikametinde Irak'la birleştirme fikrine İran hükümeti taraftar olmamıştır. BCA 030.10/261.761.18; Pehlevî'nin İran'da giriştiği demiryolu projeleri ve Türkiye ile ilişkileri hakkında ayrıca bkz. Raymond Furon, *L'Iran: Perse et Afghanistan*, Paris, 1951, ss.136-138.

⁹⁸ 1930'larda yaşanan bu gelişmenin bir benzeri, 21. yüzyıl başlarında, yani günümüzde yaşanmaktadır. 2007 yılında Türkiye'nin Kafkas ülkeleriyle birlikte giriştiği "İpek Demiryolu" olarak adlandırılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesine karşılık İran, Orta Asya Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru olarak adlandırılan Kazakistan-Türkmenistan-İran demiryolu için çalışmalarına başlamıştır. Ekim 2007'de İran'da yapılan Hazar Ülkeleri Devlet Başkanları zirvesinde bu konuda üçlü antlaşma dahi imzalanmıştır. http://www.utikad.org.tr/haberler/haber_oku.asp?haber=842 Böylece Türkiye doğu-batı istikametinde, İran ise kuzey-güney istikametinde yeni demiryolu projelerine girişmişlerdir.

bu konuda önemli tespitlerde bulunan Trabzon vilâyetinin Dahiliye ve İktisat Vekâletlerine gönderdiği 11 Mayıs 1939 tarihli yazıyla bitiriyoruz.

Şark şimendiferlerinin Erzincan'a gelmesiyle Trabzon'un doğu Anadolu ile bütün iktisadî ilişkisi kesilmiş ve Trabzon'un iktisadî ve ticarî hayatı sarsılmıştır. Şimendiferin Erzurum'a gelmesiyle doğunun bütün iktisadî faaliyetleri şimendiferle yapılacak ve Trabzon'la ilişkisi tamamen kesilecektir.

Dünya iktisadî krizlerinden ve Çarlık Rusyasındaki inkılaptan sonra çoğunluğu diğer memleketlerde çalışarak ve ticaret yaparak geçimini sağlayan bu bölge ahalisi, dar ve mahdut topraklarda devletin Ziraat Bankası vasıtasıyla yaptığı yardımlarla yaşamaktadırlar. Trabzon limanının yapılmaması, transit yolunun bir türlü bitmemesi, daha doğrusu İranlı tüccarların ciddi ve siyasî birtakım ivazlarla Transit muamelelerini Basra, Beyrut veya Batum istikametlerine çevirmesi, Trabzon'un ticarî hayatını kökünden sarsmıştır. Bir taraftan transit muamelesinden mahrum olan, diğer taraftan şimendiferin doğuya gelmesiyle iyice bunalan bu asırlık tarihî ticaret iskelesinin devlet tarafından etraflı bir şekilde ele alınması ve gereken tedbirlerin alınması gerekmektedir. Aksi takdirde geçtiği her yere hayat getiren şimendiferin Erzurum'a gelmesi, Trabzon'un iktisadî, ticarî ve hatta içtimâî hayatının sönmesine neden olacaktır.

Bu acı akıbet, vilâyetin huzur ve emniyetinin istikrarını da ciddi bir şekilde tehdit edebilir. Bu nedenle bütün etütleri ve her türlü hazırlıkları bitmiş olan Trabzon limanının inşaatına başlanması, üç yıllık ve beş yıllık planlara alınmış olan soğuk hava, et, konserve, sunî gübre, balık yağı fabrikaları temellerinin atılması, İzmir'de olduğu gibi (zemini hazırlanan imaret mevkiindeki kavak meydanında) Trabzon'da da Karadeniz adıyla bir fuar açılarak kıyı ve doğu halkına içtimâî ve iktisadî bir kalkınma sahası açılması gibi devletçe yapılabilecek teşebbüslere girişilmesi, bugünkü iktisadî endişeleri izale edebilecektir...⁹⁹

Kaynaklar

Ahmed Halil (1925) Erzurum-Trabzon Hattı, *Meslek*, Sayı 25, 2 Haziran.

Ahmed Halil (1925) Gümüşhane Elmaları ve Elmacılık, *Meslek*, Sayı 28, 23 Haziran.

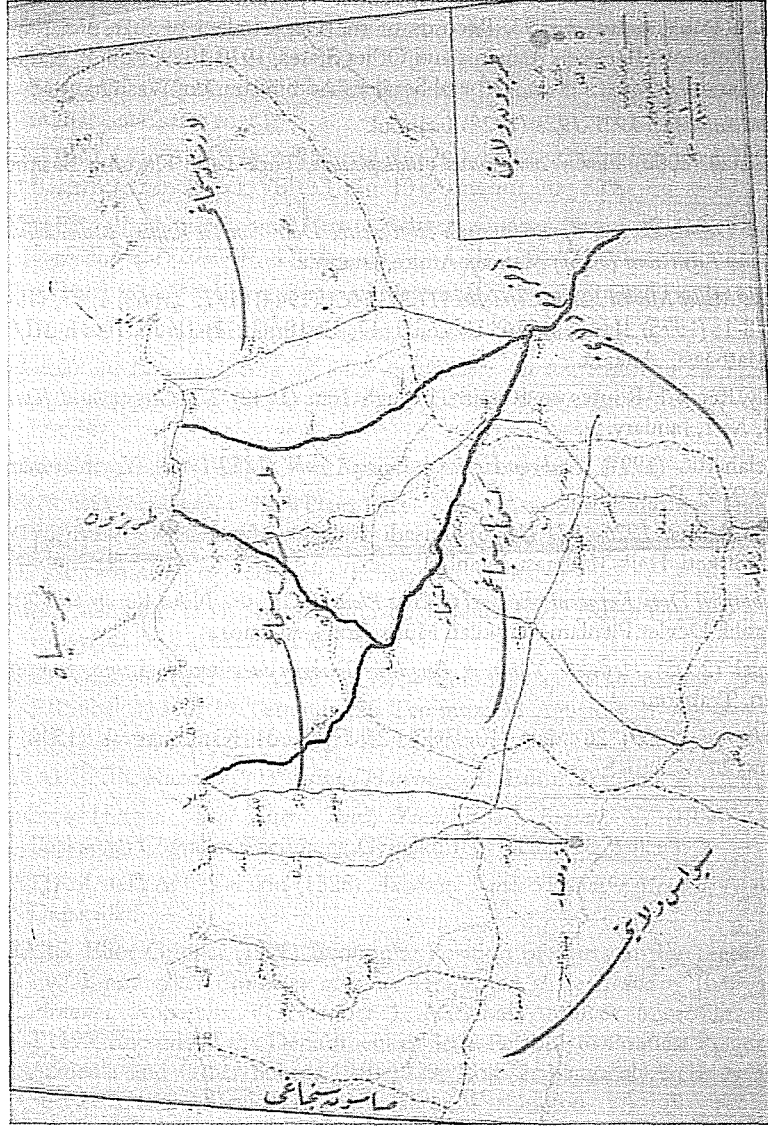
BALİ, Ahmet Can, Rasim ŞİMŞEK (Haz.) (1990) *Atatürk'ün Trabzon Konuşmaları*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Basımevi, Trabzon.

⁹⁹ BCA 030.10/67.447.3; Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolu yapma fikri, sonraki dönemde çeşitli şekillerde gündeme geldi. Nitekim 1944'te yerel bir gazetenin verdiği haberde, Trabzon-Erzurum demiryolu projesinin ihale edildiği, yüklenici firmanın yaklaşık 80 km.lik kesimin Trabzon'daki istasyon yeri için saha araştırmasına başladığı belirtiliyordu. Fakat başta Devlet Demiryolları olmak üzere, konuyla ilgili birimler Trabzon'u Erzurum üzerinden değil de, örneğin Erzincan üzerinden iç kısımlara bağlama yönündeki proje çalışmalarına devam ettiler. Bu konuda bkz. *Türkiye Cumhuriyeti Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP)*, *Nihai Rapor- IV*, Ağustos 2000, s.1-20, 26.

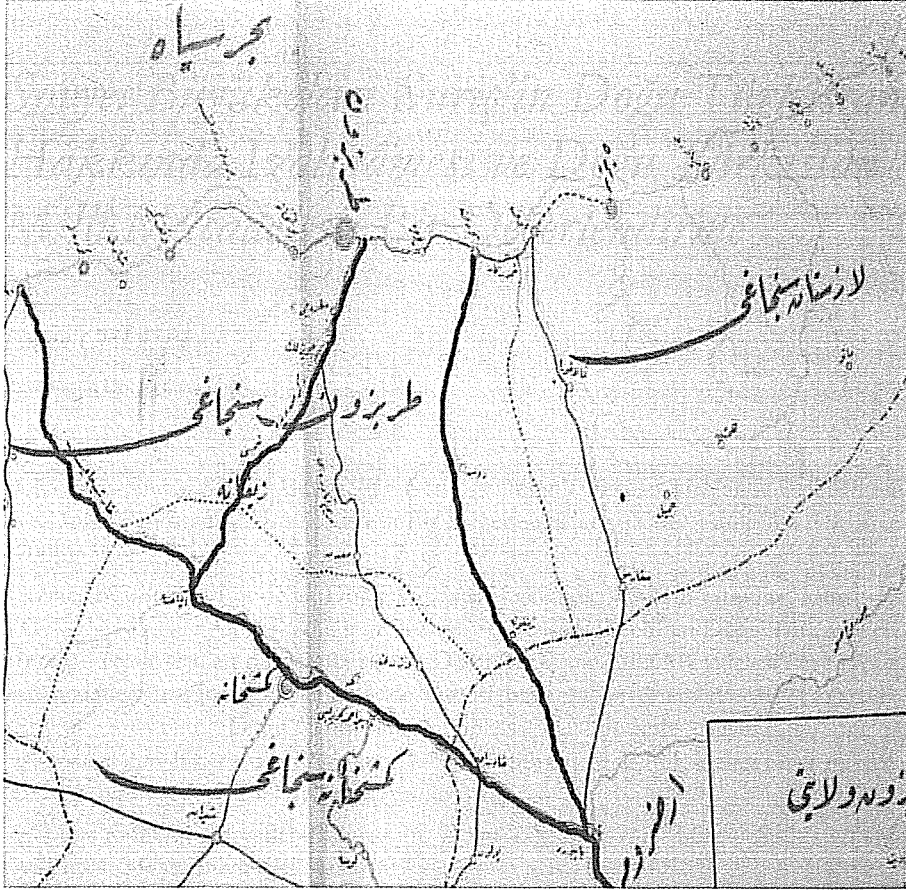
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi* [BCA, Ankara], *Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Evrakı* [Fon. Kod. 030.10], BCA 030.10/151.69.2 (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nden 1.1.1337 tarihinde Heyeti Vekile Riyaseti'ne gönderilen Rapor); BCA 030.10./261.761.18; BCA 030.10/67.447.3.
- BCA Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu [Fon.Kod.030.18], BCA 030.18.1.1/24.23.10.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi* [BOA, İstanbul], *İrade Tasnifi, Dabiliye* [DH.İD] DH.İD 209/8, DH.İD 4-1/19, DH.İD 25/11; Erzurum Valisi Mehmed Emin Bey'in 27 Şubat 1328/12 Mart 1913 tarihli Raporu. (İlk rakam Dosya ikinci rakam Gömlek numarasına işaret eder.).
- DENOVO, John A. (1959) A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913, *The Business History Review*, Vol. 33, No. 13 (Autumn), 300-329.
- KARAER, İbrahim, Rahim Erişti, Ahmet Ceylan (Haz.) (2004) *Dünden Bugüne Başbakanlık 1920-2004*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Faik Ahmed (1340) Trabzon-Erzurum Şimendiferi İhmal mi Ediliyor, *İstikbâl*, 17 Eylül.
- Faik Ahmed (1340) Şimendifer Meselesi, *İstikbâl*, 7 Teşrinievvel.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond, Foreign Office, Annual Series, No: 1346* (1894) London.
- FURON, Raymond (1951) *L'Iran: Perse et Afghanistan*, Payot, Paris.
- HARBORD, James G. (1920) Plain Facts About Asia Minor and the Trans-Caucasus, *The New York Times*, February 22.
- http://www.utikad.org.tr/haberler/haber_oku.asp?haber=842
- İbrahim Memduh (1333) Memleketimizde Şimendiferler, *Ticaretî Umumiye Mecmuası*, Cilt: 1, Sayı 20, 29 Teşrinisani 1333.
- İstikbâl* [Trabzon] (1337) 17 Mart, (1339) 1 Kanunusani, 7 Kanunusani, 23 Kanunusani, 19 Şubat, (1340) 19 Temmuz, 26 Temmuz, 18 Ağustos, 21 Ağustos, 17 Eylül, 6 Teşrinievvel, 7 Teşrinievvel, (1341) 18 Kanunusani, (1925) 17 Mart.
- KARABEKİR, Kazım (1993) *İstiklal Harbimiz I-II*, Emre Yayınları, İstanbul.
- Karadeniz Havzası Şimal Kısmı, Tabii, Ziraî, Beşerî, Baytarî*, V, (1936) Genelkurmay Başkanlığı Coğrafya Encümeni, Genelkurmay Matbaası, Ankara.
- PASTIRMACIYAN, Karakin (1328) *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Araks Matbaası, Dersaadet.
- MEARS, Eliot Grinnel (1975) Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet, *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number 1, National Archives Microfilm Publications, T1193, Records of the Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States, 1910-1929, Roll: 2, National Archives and Records Service, General Services Administration, Washington.
- Müderriş İhsan Abidin (1928) *Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti*, I, Resimli Ay Matbaası, İstanbul.
- Mühendis İzzet (1337) Trabzon-Erzurum Şimendiferinin Lüzum ve Ehemmiyeti, *İstikbâl*, 17 Mart.
- ODABAŞOĞLU, Cumhur *Trabzon, 1869-1933 Yılları Yaşantısı*. yyy/yayın yeri yok, yty /yayın tarihi yok..

- ÖZEL, Sebahattin (1991) *Milli Mücadele'de Trabzon*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- ÖZTÜRK, Saygı (2007) *İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*, Doğan Egmond Yayıncılık, İstanbul.
- Railroad Projects For Turkish-Armenia Before the War, By an ex-Member of the Ottoman Parliament (1975) *Full Report of the Committee upon the Arbitration of the Boundary Between Turkey and Armenia*, Appendix V, Number 2, National archives Microfilm Publications, T1193, Records of the Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States, 1910-1929, Roll: 2, National Archives and Records Service, General Services Administration, Washington.
- Resimli İktisad Sahnâmesi 1927-1928* (1928) İstanbul.
- SOYSAL, İsmail (2000) *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları* (1327) Matbaai Amire, İstanbul.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri [TBMMZC]* (1944) I/7; (1960) I/27, (1945) II/8, II/8-1; (1975) II/13; (1976) II/15, II/17, II/18; (1977) II/25, II/31, III/10, TBBM Matbaası, Ankara.
- The Monthly Record: Routes to Russia Through Iran (1942) *The Geographical Journal*, Vol. 99, № 1, January.
- TOZLU, Selahattin (1997) *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- Türk Ticaret Sahnâmesi 1926-1927* (1926) İktisadi Tetkikat, Muamelat ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, Halk Matbaası, İstanbul.
- Türkiye Cumhuriyeti Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP), Nihai Rapor- IV* (2000) Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Ağustos.
- USTA, Veysel (2005) *Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Serander Yayınları, Trabzon.
- Varlık [Sarıkamış]* (1339) 26 Mart, 10 Eylül, 24 Eylül, 31 Kanunuevvel, (1340) 21 Temmuz, 28 Ağustos.

EK: Harita; Trabzon Vilâyeti, Demiryolu Güzergâhı.



Şekil 1: Erzurum-Trabzon demiryolu güzergâhı



Şekil 2: Güzergâh, detay