

T.C
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**MECLİS-İ MEBUSAN'DA İMTİYAZLAR SORUNU VE
TARTIŞMALARI (1908-1914)**

Mustafa MALHUT

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Bilgin Çelik

2009

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “**MECLİS-İ MEBUSAN’DA İMTİYAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914)**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Adı SOYADI

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Mustafa MALHUT
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Programı : Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Programı
Tez Konusu : Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve
Tartışmaları (1908-1914)
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA OY BİRLİĞİ
DÜZELTİLMESİNE O* OY ÇOKLUĞU
REDDİNE O**

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez, burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir. Evet
Tez, mevcut hali ile basılabilir.
Tez, gözden geçirildikten sonra basılabilir.
Tezin, basımı gerekliliği yoktur.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

MECLİS-İ MEBUSAN'DA İMTİYAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914)

Mustafa MALHUT

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Anabilim Dalı
Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Programı

Yerli ve yabancı girişimcilere Osmanlı toprakları üzerinde pek çok imtiyaz verilmişti. İkinci Abdülhamit'in padişahlığı zamanında verilmesi düşünülen ve verilen imtiyazlar hakkında eleştiri yapılamıyordu. Bu konuda söz hakkı sadece Abdülhamit'e aitti. II. Meşrutiyet'in ilanı ve Meclis-i Mebusan'ın açılması imtiyazlarla ilgili kanunların gerek basında gerekse Mecliste rahatça ifade edilmesine fırsat verdi.

Konumuzun temelini II. Meşrutiyet döneminde gündeme gelen Lynch Meselesi, Chester Projesi, Bağdat Demiryolu ve Telefon İmtiyazı oluşturmaktadır. 1908-1914 yılları arasında ele alınan bu konulardan bazıları Abdülhamit döneminden kalmıştı. Bazıları ise II. Meşrutiyet'in ilanı ile gündeme gelmişti. Bağdat Demiryolu imtiyazının temelleri Abdülhamit zamanında atılmıştı. Lynch meselesi Abdülmecid dönemine kadar gidiyordu. Chester Projesi ve Telefon İmtiyazı II. Meşrutiyet'in ilanı sayesinde gündeme gelmişti. Telefon İmtiyazı hariç bahsi geçen diğer imtiyazlar, imtiyaz sahiplerinin ülkelerinin çıkarlarını temsil ediyordu. Bu nedenle Lynch meselesi denildiği zaman Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde bir İngiliz girişiminin yanı sıra Osmanlı-İngiltere ilişkileri de aklımıza gelir. Aynı şekilde Bağdat Demiryolunu Osmanlı-Alman ilişkilerinden ve Chester Projesini Osmanlı-Amerika Birleşik Devletleri ilişkilerinden ayrı düşünmemiz mümkün değildir.

Sözü edilen imtiyazlar farklı zamanlarda Meclis-i Mebusan'da görüşüldü. Meclise gelen imtiyaza ilişkin mebusların görüşü, hükümetin tavrı, basının tutumu ve hatta kamunun tepkisi Meşrutiyet ile birlikte gelen özgürlükçü havayı açıkça ortaya koyuyordu. Bu yabancı imtiyazlara karşı takımlan tavırlar ve imtiyazlara ilişkin alınan kararlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki mali yetersizliğini ve büyük güçlerin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisini bize bir kez daha gösterecektir.

Anahtar Kelimeler: II. Meşrutiyet, İmtiyaz, Lynch Meselesi, Chester Projesi, Bağdat Demiryolu, Telefon İmtiyazı.

ABSTRACT
Master Thesis
MATTER AND DISCUSSIONS OF THE CONCESSIONS IN THE
PARLIAMENT
Mustafa MALHUT

Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of History
History of The Turkish Republic Program

Domestic and foreign entrepreneurs were given many concessions on the Ottoman lands. Criticisms about the concessions thought to be given and given could not be done in the period of Abdülhamit II. Hearing in this matter belonged only to Abdülhamit. Declaration of the second constitutional and opening of the Ottoman Parliament gave an opportunity of the legislations related to concessions to be easily expressed both in the press and in the parliament.

Lynch Affair, Chester Project, Baghdad Railway and Telephone Concession which became the agenda in the period of second constitutional form the basic for this thesis subject. Some of these issues addressed between the years 1908-1914 inherited from previous period. Some others came to agenda with declaration of the second constitutional. The bases of the Baghdad railway concession was taken the period of Abdülhamit II. Lynch affair dates back to period of Abdülmecid. Chester Project and the Telephone Concession came to agenda in the Second Constitutional Period. The above mentioned concessions expect for Telephone Concession represented interests of concessionnaires's countries. Therefore, when Lynch affair is said, a English initiative on the Tigris and Euphrates rivers, as well as Ottoman-British relations come to our mind. Likewise, it is not possible forms to think Bagdad Railway separate from Ottoman-German relations and Chester Project separate from the Ottoman-United States relations.

Aforementioned concessions were told over in the parliament at different times. The opinions of the member of parliament, the attitude of the government and the press and even the public's reaction concerning concessions that came to the parliament clearly revealed the liberal atmosphere that came with constitutional period. The attitude against the foreign concessions and decisions related to concessions will show us the financial insufficiency of the Ottoman Empire and the effects of great powers on the Ottoman Empire in its last periods.

Key Words: Second Constitutional, Parliament, Lynch Affair, Chester Project, Baghdad Railway, Telephone Concessions.

İÇİNDEKİLER

MECLİS-İ MEBUSAN'DA İMTİYAZLAR SORUNU VE TARTIŞMALARI (1908-1914)

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xii
EKLER	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM LYNCH MESELESİ

1.1. LYNCH MESELESİ'NİN TARİHSEL GELİŞİMİ	12
1.1.1. Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış	12
1.1.2. Fırat ve Dicle'ye İngilizlerin Gelişi ve Lynch Meselesi'nin Başlangıcı	14
1.1.3. II. Meşrutiyet Döneminde Lynch Meselesi	19
1.1.4. Fırat ve Dicle Nehirlerinde İngilizlerin Tekrar Ortak Şirket Kurma Çabaları	27
1.1.5. Lynch Meselesi ve Büyük Güçler	30
1.2. LYNCH MESELESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR	35

1.2.1. Lynch Meselesi ve Meclis-i Mebusan: Meselenin Mecliste Görüşülüp Görüşülmemesi Üzerine Çıkan Tartışmalar	35
1.2.2. Lynch Meselesi Çerçevesinde Meclis-i Mebusan'da Ele Alınan Diğer Konular	50
1.2.2.1. Fırat ve Dicle Nehirlerinde İngiliz Bayrağının Artık Görülmeyecek Olması	50
1.2.2.2. İmtiyazın Süresi	52
1.2.2.3. Lynch Meselesinin İktisadi Boyutu	54
1.2.3. Lynch Meselesi'nde Yabancı Etkisi Olup Olmadığına İlişkin Tartışmalar	57
1.2.4. Lynch Meselesi ve Yerel Tepkiler	62

İKİNCİ BÖLÜM

CHESTER PROJESİ

2.1. CHESTER PROJESİ'SİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	70
2.1.1. Osmanlı-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış	70
2.1.2. Amiral Colby M. Chester'ın İstanbul'a Gelişi: Chester Projesi'nin Başlangıcı	71
2.1.3. Amerikan Sermayesinin Türkiye'ye Girme Çabaları	73
2.1.4. Chester Projesi Meclis-i Mebusan'da: Ön Sözleşme, Sonrasında Yapılan Değişiklikler ve Kesin Sözleşme	77
2.1.5. Chester Projesi Uygulanma Fırsatı Bulamıyor	81
2.1.6. Chester Projesi'nin Ertelenmesi ve Büyük Güçler	85
2.2. CHESTER PROJESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR	94
2.2.1. Demiryolu İmtiyazında Farklı Bir Yol: İlk Girişimler ve Kilometre Garantisiz Demiryolu İmtiyazı Vermek	94
2.2.2. Chester Projesi Meclis-i Mebusan'da	98
2.2.3. Chester Projesi'nde Yapılan Değişiklikler	101
2.2.4. Değişikliğe Karşı Alternatif Bir Öneri	112

2.2.5. Madenler Konusu	114
2.2.6. Demiryolunun Hat Genişliği	122
2.2.7. Hakk-ı Hıyar Meselesi	126

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAĞDAT DEMİRYOLU

3.1. BAĞDAT DEMİRYOLU'NUN TARİHSEL GELİŞİMİ	134
3.1.1. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış	134
3.1.2. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Sıkılaşması	135
3.1.3. Bağdat Demiryolu İmtiyazının Almanlara Verilmesi	139
3.1.4. II. Meşrutiyet'in İlanı ve Bağdat Demiryolu	142
3.2. BAĞDAT DEMİRYOLU'NA İLİŞKİN TARTIŞMALAR	147
3.2.1. Eski Bir Konu Yeni Bir Tartışma	147
3.2.2. Tartışmaların Başlaması	149
3.2.3. Nafia Nazırının Açıklaması ve Tepkiler	151
3.2.4. Bağdat Demiryolu İmtiyazına ve İsmail Hakkı Bey'in Eleştirilerine Karşı Diğer Mebusların Tutumu	158
3.2.5. Bağdat Demiryolu İmtiyazıyla İlgili Meclis-i Mebusan Görüşmelerinin Sonucu	163
3.2.6. Meclis Görüşmelerine İliőkın Yapılan Değerlendirmeler	165

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TELEFON İMTİYAZI

4.1. TELEFON İMTİYAZININ TARİHSEL GELİŞİMİ	169
4.1.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Telefon	169
4.1.2. Telefon İmtiyazına Dair Görüşmelerin Başlaması	173
4.1.3. Birinci Olan Teklif Üzerinde Yapılan Değişiklikler	176

4.1.4. Telefon İmtiyazıyla İlgili Yasanın Kabulü ve Telefon İmtiyazının Verilmesi	179
4.2. TELEFON İMTİYAZIYLA İLGİLİ TARTIŞMALAR	186
4.2.1. Tartışmaların Başlaması	186
4.2.2. Telefon Tesisinin Yapılması	191
4.2.3. İmtiyaz Başvurularının Değerlendirilmesi	196
4.2.4. Değerlendirmeden Sonra Birinci Olan Teklifte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Eleştiriler	202
4.2.5. Telefon Tesis ve İdaresinde Farklı Örneklerin Ele Alınması: Diğer Ülkelerdeki Telefon Tesis ve İdaresi	205
4.2.6. Osmanlı İmparatorluğu'nda Telefon İdaresi	208
4.2.7. Telefon İmtiyazı İle İlgili Meclis-i Mebusan Ve Meclis-i Ayan'da Yapılan Oturumlar	220
4.2.7.1.Meclis-i Mebusan	220
4.2.7.2.Meclis-i Ayan	221
SONUÇ	222
KAYNAKÇA	227
EKLER	244

KISALTMALAR

a.g.c.	: Adı geçen Ceride
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	: Cilt
C.HR	: Cevdet Hariciye
çev.	: Çeviren
D	: Devre
dn.	: Dipnot
DH. EUM. 5. Şb	: Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti 5. Şube
DH. İD	: İdari Kısım Belgeleri
DH. KMS	: Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri
DH. MUI	: Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Belgeleri
HR. HMŞ. İŞO	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. SYS	: Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
İ.HR	: İrade Hariciye
İS	: İçtima senesi
MAZC	: Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi
MMZC	: Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi
MV	: Meclis-i Vükela Mazbataları
OADC	: Ottoman-American Development Company
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfadan sayfaya
Y.Mtv	: Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Yay. haz.	: Yayına hazırlayan

EKLER

Ek 1: Musul ve Bağdat Havalisinde Dicle-Fırat Nehirleri Havzasında Yapılan Petrol Araştırmalarının Yerlerini Gösterir Harita	244
Ek 2: Chester Projesi'nde Ek Hatlarla Birlikte Yapılması Düşünölen Demiryolu (Değişiklikten Önce)	245
Ek 3: 1914 Yılında Fransızların Karadeniz Demiryolu Projesi	246
Ek 4: 1913 Yılındaki Demiryollarının Durumu	247

GİRİŞ

II. Meşrutiyet'in ilanını izleyen yıllar çeşitli konularla birlikte imtiyaz konusunu da gündeme taşıdı. Bizim burada yapmamız gereken ilk şey “*imtiyaz*”ın bir kavram olarak neyi ifade ettiğini ve kapsamının ne olduğunu ortaya koymaya çalışmak olacaktır.

İmtiyazın tanımını veya tanımlamasını yaparak konuya başlamak aslında bu kavramın bugüne kadar yeterince üzerinde durulmamasından kaynaklanmaktadır. Gerçekten de imtiyaz denildiği zaman akla gelen ilk karşılaştırma veya açıklama kelimesi kapitülasyondur. Fakat bu iki kavram, ayrı anlamlara gelir ve ikisi arasında önemli farklar bulunmaktadır. Bu açıklama ile konuya giriş yapmak, 1908-1914 yılları arasında ele alacağımız imtiyaz konusunu daha anlaşılır kılacaktır.

Kapitülasyonun çeşitli anlamları olmasına¹ karşın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kapitülasyonları açıklarken verilen genel tanım şu şekildedir: “*Bir ülkede yaşayan yabancı devlet vatandaşlarına tanınan imtiyazlar bütünü*”.² Görüldüğü gibi kapitülasyonların tanımlanmasını sağlayan temel unsur imtiyazlardır. Kapitülasyonları tanımlayan temel unsurun imtiyaz kelimesi olmasının yanında muafiyet, hak ve ayrıcalık kelimeleri de aynı şekilde kapitülasyonları tanımlarken kullanılmıştır. Bu kelimeler genellikle aynı anlamı ifade eder şekilde verilmiş ve hepsi birden yabancıların kapitülasyonlarla Osmanlı İmparatorluğundaki kazanımlarını belirtmiştir. İşin gerçeği kapitülasyon metinlerini gözden geçirdiğimiz zaman imtiyaz, hak veya ayrıcalık kelimelerine çok sık rastlamayız. Bu kelimelerin metinlerde sıklıkla yer alışı ticaret antlaşmaları ile olmuştur. Osmanlı Devleti'nin

¹ Latince “capitulare” ya da “capitulum” kelimesinden türediği düşünülen bu kelime, bir yerin teslimi için yapılan anlaşma, barış anlaşması yapma ve diğer devlet vatandaşlarına muafiyetler veren anlaşmalar şeklindeki anlamlara gelmektedir. Bkz. Mehmet Emin Elmacı, **İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005, s.13-14; Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946, s.177-178; Yılmaz Altuğ, **Yabancıların Hukuki Durumu**, İsmail Akgün Matbaası, 2. Baskı, İstanbul, 1966, s.41-42; Belkıs Konan, **Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu**, Ankara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2006. s.8.

² Cahit Doğan, “Kapitülasyonların Siyasi ve İktisadi Sebepleri”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, Cilt:2, Yıl:2, Sayı:7, Ağustos 1980, s.127; Altuğ, a.g.e., s.41; Konan, a.g.t., s.8; Osman Nebioğlu, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986, s.1; Reşat Ekrem, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi**, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul, 1934, s.402.

yapmış olduğu ticaret antlaşmalarında genellikle birinci maddede ilgili devletin vatandaşlarının, “*hukuk ve imtiyaz ve muafiyetlerden*” yararlanılacağı belirtilmiştir. Örnek olarak: 20 Mart 1840 tarihli Abdülmecit döneminde Felemenk³; 1 Ekim 1861 tarihli İngiltere⁴; 13 Mart 1862 tarihli Amerika Birleşik Devletleri ile yapılan antlaşmaları⁵ verebiliriz. Yürürlükten kalktığı 1899 yılına kadar Osmanlı'nın çeşitli devletlerle yaklaşık 62 ticaret antlaşması⁶ yaptığı göz önüne alınırsa bu örneklerin ne kadar arttırılabileceği ortadadır.

Kapitülasyon terimi ilk defa 1275 yılında Cenevizlilerle ait Bizans emirnamesinde yer almıştı.⁷ Baron de Testa, kapitülasyonun doğru karşılığının imtiyaz mektubu (lettre patente) olduğunu buna Türkçe'de ahitname dendiğini yazmaktaydı.⁸ Osmanlılar kapitülasyon yerine sıklıkla imtiyazat-ı ecnebiye kelimesini kullandıkları gibi sonraları bu sözcük yerine ahidname, muahedat-ı atika, uhud-u atika veya imtiyazat-ı atike-i ecnebiye tabirlerini de kullanmışlar ve 19. yüzyılın 2. yarısından itibaren kapitülasyon kelimesi yerleşmeye başlamıştı.⁹

³ Nejdet Kurdakul, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, Döler Neşriyat, İstanbul, Mart 1981, s.237.

⁴ Kurdakul, a.g.e., s.296.

⁵ Kurdakul, a.g.e., s.335.

⁶ Kurdakul, a.g.e., s.26.

⁷ Altuğ, a.g.e., a.g.e., s.42.

⁸ Ignaz, Baron de Testa, Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les Puissances étrangères depuis le premier conclu en 1536 entre Suleyman 1 et François 1 jusqu'à nos jours, Paris, 1864, c.1, s.6'dan aktaran Altuğ, a.g.e., s.42.

⁹ Konan, a.g.t., s.9; Pakalın, a.g.e., s.178. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemindeki kullanım örneklerinden bazıları şöyledir: Ali Reşat ve Macar İskender'in yazdıkları kitapta da kapitülasyon “*bahş olunmuş müsaadat ve imtiyazat*”dır. Bkz., Ali Reşat, Macar İskender, **Kapitülasyonlar, Tarihi, Menşei, Usulleri**, Dersaadet Kanaat Matbaası, 1330, s.10; “*İmtiyazat-ı ecnebiye Avrupalılarca kapitülasyon denilen...*” Bkz., Fraşerli Mehdi, **İmtiyazat-ı Ecnebiyenin Tatbikatı Hazırası**, Matbaa-ı Cemil, Samsun, 1325, s.1. Eserin Latin harflerine çevrilmiş hali için bkz., Mehdi Fraşerli, **Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Uygulanışı (İmtiyazat-ı Ecnebiyenin Tatbikatı Hazırası)**, (Yay. haz. Fahrettin Tızlak), Fakülte Kitabevi, Isparta, 2008; “*Kapitülasyon yani muafiyet ve imtiyazat-ı ecnebiye...*” Bkz., Halil Cemaleddin, Hırand Asador, **Ecanibin Memalik-i Osmaniyyede Haiz Oldukları İmtiyazat-ı Adliye**, Dersaadet Hukuk Matbaası, 1331, s.68; Hasan Fehmi'nin yazmış olduğu eserde konu imtiyazat-ı ecnebiye başlığı ile mercek altına alınıp burada muahede-i ittifakiye, muafiyet ve imtiyazat-ı ecnebiye uhudname ve uhud-u atika gibi farklı kelimelerle ifade edilmiştir. Bkz., Hasan Fehmi, **Telhis-i Hukuk-ı Düvel**, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1300, ss.171-222; Hasan Fehmi, yazdığı bir makalede ise imtiyazat-ı atike-i ecnebiye tabirini kullanmıştır. Bkz., Hasan Fehmi Paşa, “*İmtiyazat-ı Ecnebiyenin Çare-i İlğası*”, **İlim-i Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası**, Helal Matbaası, Cilt:1, Sene:1, İstanbul, 1325, s.4; Mehmet Arif de imtiyazat-ı ecnebiye tabirini seçenlerdendir. Bkz., Mehmet Arif, “*İfade-i Mahsusa*”, **İlim-i Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası**, Helal Matbaası, Cilt:1, Sene:2, İstanbul, 1326, s.3.

Başlangıçta, kapitülasyonlar bir hükümdar tarafından verilen imtiyazlar, hak ve ayrıcalıklar şeklindeydi.¹⁰ Kapitülasyonun süresi onu veren hükümdarın iktidarı ile sınırlıydı. Aslında her hükümdar değişikliğinde bu imtiyazlar yenileniyordu. 1740 yılında Fransızlara verilen kapitülasyonda bunun süresi sınırsız olarak belirlendi ve bundan sonraki kapitülasyonlara “*dostluk ve ticaret antlaşmaları*” adı verildi.¹¹

Kapitülasyonlar dahilinde kişisel, ekonomik, idari ve adli şekilde çeşitli imtiyazlar verilirken tersten düşünüldüğünde bu imtiyazlar bütünü kapitülasyonları oluşturuyordu.¹² Kapitülasyonların kapsamının geniş olduğu kuşkusuz fakat verilen her imtiyazı kapitülasyonların dahilinde düşünmemiz zordur. Hükümdarların yabancı ülkelere ve onların vatandaşlarına tanıdığı çeşitli imtiyazlara verilen genel adın kapitülasyon olarak geçtiği doğrudur. Bir kişi veya şirketin kazanmış olduğu, mesela İstanbul’da tramvay yapımı veya Haliç vapur işletme imtiyazını da kapitülasyonlar dahilinde ele alabilir miyiz? Bu imtiyazları kapitülasyonlar çerçevesinde ele alırsak Haliç vapur işletme imtiyazına Celime Sultan’ın oğlu Celaleddin Bey’in sahip oluşunu nasıl açıklayabiliriz acaba.

Bu aradaki farklı anlamamız önemlidir. Yabancıların kapitülasyonlar ile çok geniş imkanları olduğunu ve bu imkanlar sayesinde çoğunun büyük bayındırlık imtiyazlarına sahip olduğu gerçeği, bu imtiyazları kapitülasyonlara dahilmiş gibi düşünmemizi gerektirmez.

Verilen her bayındırlık imtiyazının kendi içindeki çeşitli hükümleri –ki bunlara ilerde daha etraflı olarak değineceğiz- ayrı hak ve ayrıcalıkları beraberinde getiriyordu. Kapitülasyonlarla yabancılara tramvay tesis etme imtiyazı verilmiyordu. Yabancılar bunu yapabilirlerdi fakat bu kapitülasyonlarla elde ettikleri çeşitli haklar sayesinde kendi isteklerine bağlıydı. Kişi eğer bunu isterse bunun imtiyazını almak için uğraşır. Yani burada kişinin iradesi hakimdir. Ancak kapitülasyon imtiyazları olarak bilinen temel hususlarda böyle bir seçim şansı yoktu. Kişi isterse ticaret yapardı bu doğru ama bunun imtiyazını almak için uğraşmazdı, çünkü bu

¹⁰ Nebioğlu, a.g.e., s.14; Ahmet Nusret, **İmtiyazat-ı Ecnebiye Yahud Uhud-u Atika**, Dersaadet, 1325, s.1; Halil Cemaleddin-Hırand Asador, a.g.e., s.194, s.2.

¹¹ Nebioğlu, a.g.e., s.14; Kurdakul, Kapitülasyonlarla ticaret antlaşmalarının hukuken ve siyasi olarak hiçbir bağı olmadığına değinir. Bu sebeptendir ki en son 1740 yılında Fransızlara kapitülasyon verilmiştir. Bkz, Kurdakul, a.g.e., s.26; ayrıca 28 Mayıs 1740 tarihli son kapitülasyon için bkz, Kurdakul, a.g.e., ss.84-98.

¹² Altuğ, a.g.e., ss.62-65; Belkıs, a.g.t., s.26; Elmacı, a.g.e., s.15-16; Nebioğlu, a.g.e., s.1-2.

kapitülasyonlarla elde ettiği bir haktı. Kapitülasyonlar yabancılara Osmanlı karasularında ticaret yapma hakkını veriyordu ama herhangi bir demiryolunun tesisi ve işletmesi için uygulanan prosedürün kapitülasyonlarda yer aldığına ve kapitülasyonların bu hususta yabancılara ayrı bir avantaj getirdiğine dair yaptığımız incelemelerde bir bulguya rastlamadık. Babanzade İsmail Hakkı, Tanin’de İmtiyazat ve Siyasiyat adlı baş yazısında, “*Zaten kapitülasyonlardan dolayı bu kadar*” zorluk çektiğimizi ve bir de “*imtiyazlar yüzünden bir fasl elim (acı) daha ilave etmeye(lim)*” diyerek bu iki kelimenin aynı anlama gelmediğini göstermekteydi.¹³

Bu iki tanım birbirinden farklı olmasına karşın ikisinin de kapitülasyon kelimesinin birebir karşılığı olmadığı muhakkaktır. Kapitülasyonlar dahilinde ele alınan imtiyazlar, kapsam itibari ile bu kelimeyi karşılamazken; ikincisi ve bizim konumuzun temelini teşkil eden tanımın bu kelimeyle doğrudan bağlantısı yoktur.

Yabancıların Osmanlı topraklarında ekonomi ile ilgili herhangi bir girişimde bulunmalarının kaynağını teşkil eden temel unsur kapitülasyonlardı. Ama tekrar edelim ki, herhangi bir bayındırlık imtiyazını kazanmak için en cazip teklifin verilmesi olarak bilinen genel şartın¹⁴ yerine getirilmesinde kapitülasyonların doğrudan bir etkisi yoktu. Bu tamamen teklifin cazibesine bağlıydı. Yabancılar kapitülasyonlarla hak ve ayrıcalıklarını arttırdıkça bayındırlık imtiyazları üstünde daha avantajlı hale geliyorlardı. Zaten çoğu vergiden muaf olmaları bu avantajların başında geliyordu.¹⁵ Yabancılar Osmanlı İmparatorluğu’nda sahip oldukları gayrimenkullar için ödedikleri vergiler ile ithalat ve ihracat vergileri¹⁶ dışında kalan

¹³ İsmail Hakkı, “İmtiyazat ve Siyasiyat”, **Tanin**, 28 Kanunuevvel 1909.

¹⁴ “*İdare en müsait şartları ve en ehven (düşük) fiyatı taahhüt edene ihale etmek mecburiyetindedir.*” Bkz., İbrahim Ali Erberk, **İmtiyazla İşleyen Nafia Amme Hizmetleri**, Hapisane Matbaası, Ankara, 1937, s.5.

¹⁵ 1740 Fransız Kapitülasyonu’nda “*Françelülerden memalik-i mahrusamda mütemekkin olanlar eğer müteehhil ve eğer bekardan kimler ise cizye mutalebesiyle rencide olunmayalar*” denildiği gibi bir başka maddesi “*Françelülerden kassabiyye reftiye ve bac ve yasak-ı kavli talep olunmaya ve selamlık resmi için dahi üçyüz akçeden ziyade talep olunmaya*”; şeklinde düzenlenmiş, yine vergi ile ilgili bir başka hükümde ise “*Elçiler hizmetlerinde olan tercümanları ola geldiği üzere haracdan ve kassabiyyeden ve sair tekalif-i örfiyeden muaf olalar. Elçilerin hizmetinde olan tercümanlar Françelülere inayet olunan muafiyet onların hakkında dahi mukarrer ola*” denilmişti. Bkz., Fraşerli Mehdi, a.g.e., s.212.

¹⁶ Yabancı tüccarların ve girişimcilerin çalışmalarını kolaylaştırıcı bir İmtiyaz da 1838 yılında alındı. İngiliz elçisi, Babıali’den yabancı tüccarların iç gümrük gibi vergi ödemelerinden başışık olmalarını sağladı. Halbuki, yüzde üç olan ithalat vergisinden başka, sayısız monopol, geçiş vergileri ve resimlerle ithal edilen mallardan yüzde altmışa kadar bir gelir sağlanıyordu, ihraç mallarında ise yüzde altmıştan yüzde yüze kadar varan oranda çeşitli vergiler alınıyordu. Bkz., Nebioğlu, a.g.e., s.33.

vergilerden muaftılar.¹⁷ Ve yine kapitülasyonlarla yabancılar, Osmanlı topraklarında rahat bir hareket serbestisine maliktiler

“*Kapitülasyon*” kelimesi tam olarak “*imtiyaz*”ı ya da imtiyazlar bütününi açıklamadığı gibi genellikle aynı anlamda kullanılan “*ayrıcalık*” kelimesi de “*imtiyaz*”ın tam karşılığı değildir. İmtiyaz sözcüğü, Türk Dil Kurumu tarafından “*ayrıcalık*” sözcüğü ile karşılanmıştır.¹⁸ Büyük Larousse Ansiklopedisi’nde “*imtiyaz*” kelimesi üç anlamla açıklanmıştır. İlk anlamda ayrıcalığın eş anlamlısı olarak verilir. Diğer anlamıyla devlet tarafından verilen çeşitli işletme¹⁹ izinleri olarak tanımlanır. Üçüncü ve tarihsel anlam olarak ise Osmanlı Devleti’nin Müslüman olmayan halkına ve ülkesinde yaşayan yabancılar siyasal sakıncalar gözetilmeksizin tanıdığı ayrıcalık tanımı verilir.²⁰ İkinci anlam konumuz açısından bize en uygunu iken ikinci anlamla üçüncü anlam arasında burada açıklamaya çalıştığımız önemli bir fark vardır. Ana Britannica’nın yapmış olduğu tanım daha geniştir ve imtiyazı alan kişi veya işletmenin kriterlerinde bir sınırlama yapmamaktadır; yani herkese açık olduğu ima edilmiştir: “*Madenlerin işletilmesi, kamu malından yararlanılması ya da bir kamu hizmetinin yürütülmesi gibi konularda idare tarafından özel kişilere verilen ayrıcalık hakkı.*”²¹ Başka bir sözlükte imtiyaz, “*Bir hak veya ayrıcalık ya da bir toprak parçasının hükümet tarafından verilmesi.*”²² olarak açıklanmıştır.

Kamus-ı Türki’de imtiyazın anlamları şöyledir: 1. Diğerlerinden ayrılma, farklı olma. 2. Temettülü, masraflı veya mesuliyetli bir işin başkaları yapmamak üzere bir adam veya şirket ve heyete tahsisi, musade-i mahsusa, ruhsat: demiryolu, vapur, maden, fabrika, gazete imtiyazı. İmtiyaz ruhsatnamesi, beratı. 3. İstisna, muafiyet, hukuk-u istisnaiye. 4. Bir memleketin kendine mahsus yönetimi.²³ Ferit Devellioğlu’nun Osmanlıca-Türkçe lügatinde de benzer anlamlar vardır: 1. Başkalarından ayrılma, farklı olma. 2. Ayrıcalık. 3. Bir işi başkaları yapmamak

¹⁷ Ecnebi tebaanın muaf olduğu vergiler, cizye, haraç, tekalif-i örfiye, yasak kulu ve bacdan ibarettir. Bkz., Altuğ, a.g.e., s.64; Feraşerli Mehdi, a.g.e., s.212; Konan, a.g.t., s.70; Pakalın, a.g.e., s.178.

¹⁸ Herhangi bir Türkçe sözlükte bunu açıkça görürüz.

¹⁹ Ele aldığımız işletme kelimesini bir takım hizmetleri tesis etmek, teşkil etmek ve işletmek anlamında kullanıyoruz.

²⁰ **Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi**, Milliyet Gazetecilik A.Ş., İstanbul, s.5667.

²¹ **Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, Cilt:11, Ana Yayıncılık A.Ş., s.54.

²² **The Oxford Universal Dictionary Illustrated**, 1965, s.361.

²³ Şemseddin Sami, **Kamus-ı Türki**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998, s.164.

üzere, hususi müsaade ile bir kimseye veya bir müesseseye verme.²⁴ Şemsettin Sami'deki 2. anlam ile Devellioğlu'daki 3. anlam açıklamaya çalıştığımız hususa ışık tutar mahiyettedir.

Can'ın imtiyaz tanımı şu şekildedir: “*İmtiyaz, kısaca, bir yatırım için verilen hakların ve tanınan önceliklerin bütününi sembolize eden ve merkezi yönetim (Osmanlı'da padişah ve daha sonra hükümet) tarafından verilen bir belgeydi. Çoğu zaman ayrıntılı bir sözleşme işlevi de gören bu belge, kabaca, sahibine (concessionaire) bir coğrafi bölgede, herhangi bir yatırım alanında öncelik verileceğini gösteren bir ön-sözleşme niteliği taşımaktaydı.*”²⁵ Can'ın yapmış olduğu tanım bizim açıklamaya çalıştığımız hususa yakındır. Çünkü Can'ın doktora tezi itibariyle ele aldığı konu, II. Meşrutiyet döneminde başlayan bir imtiyaz girişimi ile ilgilidir ve tanımını da kuşkusuz tez konusunun etkisiyle şekillendirmiştir. II. Meşrutiyet döneminde imtiyazlara yüklenen anlam da bu yöndedir. Tasvir-i Efkar yazarlarından Yusuf Razi kaleme aldığı yazısında “imtiyaz” ile “ruhsat-ı mahsus” kelimelerini eş anlamlı olarak kullanmış ve bayındırlık işleri için verilen imtiyazları anlatmıştır.²⁶ Bu imtiyaz sisteminin Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk defa nehir taşımacılığında ve demiryolu yapım-işletmesinde kullanıldığını belirten Can'a göre, bu, her zaman yabancıların tercih ettiği bir sistem olmuştur.²⁷ İmtiyazları genellikle yabancıların almaya çalışması yerli çevrelerin de bu alanda hakları olduğu gerçeğini değiştirmez. Tunaya, kapitülasyonlar ve yabancı kontrol kurumlarının yarattığı koşulların en doğal çocukları olarak gördüğü imtiyazlardan yerli çevrelerin de yararlandığını ve bu çevrelerin başında Saray'ın geldiğini bildirmiştir.²⁸ Bunun yanında yabancı imtiyazların sayılamayacak kadar çok olduğunu sanırım söylemeye bile gerek yoktur.²⁹

²⁴ Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat**, Aydın Kitabevi, 19. Baskı, Ankara, 2002, s.434.

²⁵ Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006, s.38.

²⁶ Yusuf Razi, “Umur-u Nafia İmtiyazları”, **Tasvir-i Efkar**, 11 Ağustos 1909.

²⁷ Can, a.g.e., s.39.

²⁸ Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye’de Siyasal Partiler**, Cilt:3, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000, s.427.

²⁹ Tunaya, a.g.e., s.428. Bir zamanlar pek çok konuda imtiyaz istendiğini Yusuf Razi şu ilginç örnekle anlatıyor: “...talibin biri sokak köpeklerinin... nasıl diyelim... metrukat-ı bedeniyesini (dışkılarını) toplamak için kendisine imtiyaz verilmesini Nafia Nezareti'nden talep etmiş idi.” Bkz., Yusuf Razi, “Umur-u Nafia İmtiyazları”, **Tasvir-i Efkar**, 11 Ağustos 1909.

Halil İnalçık, imtiyazın tanımını şöyle yapmaktadır: “Sözlükte ‘ayrıcalık, üstünlük’ anlamına gelen imtiyaz kelimesi (çoğulu imtiyazat), bir devletin kendi ülkesinde özellikle yabancı kişi, zümre, kurum veya devletlere verdiği bazı iktisadi hak ve ayrıcalıkları ifade eder.”³⁰ İnalçık, kapitülasyonlar sayesinde bankalar, denizyolları, madenler, gaz, elektrik, liman tesisleri, posta ve telefon gibi önemli bütün kamu hizmetlerinin artık imtiyazlı Avrupa şirketlerinin hakimiyeti altına girdiğini belirtir.³¹ İmtiyazlı şirketlerin meydana gelmesinde ve etkisini arttırmasında kapitülasyonların etkisi olduğu doğrudur fakat bu etkinin çok büyük ve bunun yanında kamu hizmetlerinin imtiyaza verilmesinde kapitülasyonların başat konumda olmadığını bilmemiz gerekir. II. Meşrutiyet’in ilanını izleyen günlerde İstisare dergisinde çıkan bir yazı bu etkinin fazla olmadığını göstermektedir. Bu yazıda öncelikle kapitülasyonlarla yabancıların kazanımları anlatılıyor: “*Memalik-i Osmaniye’de meriyy-ül icra olan (yürürlükte olan) uhud-i atika (eski anlaşmalar) ecnebilere haiz oldukları imtiyazatı saire meyanında tavattun (yerleşme) ve serbest icra-i ticaret etmek hakkını dahi bahş ve tayin eylemektedir.*”³² Yazının devamında Türkiye’de ticarete bulunan Osmanlılar temettü vergisi verirken ecnebler bu vergiden muaf olduğu belirtiliyor. Önemli olan kısım ise kapitülasyonların şirketlerin kuruluşunda bir etkiye sahip olmadığını belirtilmesidir: “*Şirketin mukavelenamesi mündericatını musaddık (içindekiler kısmının geçerliliğini resmi olarak yazı ile bildiren) bir irade-i seniyye ile ita-i mezuniyet olunmadıkça Türkiye’de anonim bir şirket tesis edemediği için -kanun-u ticaret, madde 28- kanun-u ticaretin bu maddesi hem ecnebi hem de Osmanlı şirketleri hakkında vacib-ül-tatbik (uygulanması gereken) bir inzibat ve emniyet kanunu teşkil eylemekte olduğu dahi iddia olunabilirdi.*”³³

Yazının sonunda söylenenler tekrar ve daha açık bir ifade ile ortaya konmuştur: “(daha önce söylediğim gibi) uhud-u atika ecnebi anonim şirketlerinin

³⁰ Halil İnalçık, “İmtiyazat”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt:22, İstanbul, 2000, s.242.

³¹ İnalçık, a.g.m., s.251.

³² R. Salim, “Türkiye’de Ecnebi Şirketler”, *İstisare*, İstanbul, No:7, 23 Teşrinievvel 1324, s.320.

³³ Salim, a.g.m., s.321. Bu açıklamayı pekiştiren bir bilgi şöyleydi: 25 Teşrinisani 1887’de Osmanlı Hükümeti tarafından kaleme alınan bir nizamnamede, yabancı anonim şirketler Osmanlı Hükümeti’nden ruhsat almadıkça Türkiye’de acente veya şube açamayacaklardı. Ruhsat ise Ticaret Nezareti’nden verilecekti. Bkz. Salim, a.g.m., s.323.

Türkiye’de tesis etmelerine mezun bulunduğunu mutazammın (içine alan) bir güne (hiçbir suretle) ahkâmı şamil değildir.”³⁴

Nasıl ki imtiyaz, kapitülasyonu oluşturan parçalardan biri ise ayrıcalık da imtiyazı oluşturan parçalardan biridir. Nebioğlu imtiyazla ayrıcalık arasındaki farkı açık bir şekilde ortaya koyar: “Her ne kadar ‘İmtiyaz’da bir ayrıcalık varsa da, bu sözcüğün bir yönüdür... Bir kişiye, bir topluma veya bir şirketin tekeline verilmiş bir izin, bir ruhsat da bir imtiyazdır; bu, verilmiş bir berat, bir lisans, özel bir hak, bir patent veya bir gediktir: Gazete çıkarmak, demiryolu, gemi, tekel işletmeleri gibi. Geçmişte, ‘kibrit imtiyazı’ vardı; buna ‘kibrit ayrıcalığı’ demek oldukça zordur... Geçmişte, bize bağlı kalmak, iç işlerinde muhtar olmak üzere bazı devletlere de imtiyaz verilmiştir ‘Ayrıcalık’ sözcüğü, bunların hiç birini karşılayamamaktadır.”³⁵ Herhangi bir yatırımda bulunmak isteyen müteşebbislere ruhsat ve imtiyaz verildiğini söyleyen Ökçün, ruhsat ile imtiyazın arasındaki farka değinmiştir. Ökçün’e göre, imtiyaz sözleşmelerinin daha ayrıntılı olmaları ve özellikle imtiyaz sahibine belirli nitelikleri olan bir imtiyaz “ya da tekel hakkı” vermesi bu farkın sebebidir.³⁶

Kapitülasyon metinlerinin temeli ticarete dayanmakla birlikte, ticari, kişisel veya adli konularda yabancıların elde ettiği ayrıcalık, hak, muafiyet veya imtiyazlar kapitülasyonlarda açıkça yer alıyordu. Mesela ticari alanda, yabancı bir tüccarın Kıbrıs Adası’ndan tuz almasına yetkililer tarafından engel olunmamasına³⁷ veya; kişisel alanda, Fransızların olduğu yerde adam öldürme olayı olursa, o mahallerde bulunan Fransızlar, üstlerinde bir nesne sabit olmadıkça suçludur diye rencide edilmemelerine³⁸ ilişkin hükümler kapitülasyonlarda bulunuyordu. Yabancıların Osmanlı İmparatorluğu’nda buldukları faaliyetlerden matbaa işletmek, gazete çıkarmak ve kitap satmak hakkı kapitülasyonlarda düzenlenmemiştir. Bu tür haklar yabancılarla sonradan yapılan bazı düzenlemeler ile tanınmıştır.³⁹ Ayrıca, Osmanlı

³⁴ Salim, a.g.m., s.325.

³⁵ Nebioğlu, a.g.e., s.69, dn.2.

³⁶ Gündüz Ökçün, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayi Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri”, **İktisat Tarihi Yazıları**, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Ankara, 1997, s.60.

³⁷ I. Mahmut döneminde yapılan 28 Mayıs 1740 tarihli kapitülasyonun içinde. Bkz., Kurdakul ,a.g.e., s.92-93.

³⁸ Kurdakul, a.g.e., s.89.

³⁹ Konan, a.g.t., s.79.

Devleti'nde de yabancıların postane kurma ve işletme hakkı ile ilgili olarak kapitülasyon metinlerinde hiçbir hüküm mevcut olmadığı halde⁴⁰ yabancı posta hakları kapitülasyonlarla birlikte kaldırılmıştır. Kapitülasyonlar çerçevesinde verilmemiş bir uygulama olan posta kurma ve işletme imtiyazı büyük devletlerin o dönemki nüfuzu yüzünden I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile kaldırılabilmiştir.⁴¹

Şimdi sormamız gereken en önemli soru buraya kadar anlattığımız imtiyazların hepsini kapitülasyon olarak adlandırdığımız bu genel kavram içinne alıp alamayacağımızdır? Bana göre, kapitülasyon kelimesinin içerdiği anlam çok geniş boyutlara ulaşmış ve sanki yabancı birinin Osmanlı topraklarında yaptığı her şey kapitülasyonlara bağlanmak istenmiştir. Bütün imtiyazlar, yabancılara kapitülasyonlarla tanınmadığı halde sanki hepsinin menşei kapitülasyonlara dayandırılmıştır. Bu şekilde düşünülmesinin nedeni olarak, Osmanlı son döneminde geri kalmışlığın acısı, bu geri kalmışlığı temelinden ortadan kaldırmak istenmesine dönüşmüş, bu da yabancılara tanınan bütün hak, ayrıcalık, muafiyet ve imtiyazları kaldırma amacıyla hepsine genel bir isim altında karşı konulmasına yol açtığından ileri gelmiş olabilir.

Kapitülasyon dahilinde olan veya ondan ayrı düşündüğümüz tüm imtiyazlar hürriyetin yeniden ilanı ile iktidarın ve muhalefetin eleştirilerine hedef olmuştu. Bu imtiyazlar ortadan kaldırılmadıkça gerçek bağımsızlık sağlanmış olmayacaktı. O dönemde ve sonraları konu canlılığını korudu. Yabancıların çok sayıda imtiyaza sahip olduğunu Alman Büyükelçiliği'nin Berlin'e gönderdiği bir raporda şöyle yazmaktadır. *“Yasa önünde eşitliğin ilanının gerçekleştirilmesi, hiçbir ülkede, her cemaatin ayrı özel yasalara tabi olduğu Osmanlı Devleti'nde olduğu kadar zor olamaz. Burada yasa önünde eşitlik denince, insan hemen alışkanlıkla, Müslüman'ı Hıristiyan'dan ayıran farkların kaldırılacağını düşünüyor; ama Hıristiyanların pek çok imtiyazları olduğunu unutuyor.”*⁴² Bu konuyla ilgili olarak Cemil Bilsel şöyle

⁴⁰ Konan, a.g.t., s.86.

⁴¹ 1881 tarihinde Mısır ve Yunan postaneleri ve 1883 yılında İtalyan postaneleri kapatılmasına rağmen, Osmanlı bütün yabancı postaneleri kapatmaya savaşa girdiği günden itibaren (8 Ekim 1914) “İmtiyazat-ı Ecnebiyenin Lağvı” isimli bir kanunla muvaffak olmuştu. Bkz., Elmacı, a.g.e., ss.131-134; Salih Kuvaş, “Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postaneleri II”, **Tarih ve Toplum**, Sayı:2, Ocak 1984, s.13-14.

⁴² Alman Dışişleri Bakanlığı Arşivi (Auswartiges Amt Archiven) A.A.R. 14169, A. 13754, No:182. 23 Ağustos 1908, Alman Elçisi'nden Berlin'e yollanan rapor. Aktaran, Gülnihal Bozkurt, **Azınlık**

der: “İmtiyazlar, zaaf ve gerileme başlayınca ve ecnebi Osmanlı illerinde çoğalınca, zararlarını duyurdular. Ecnebi vergi vermiyor kanunlarımıza tabi olmuyordu. Yerli tebaa ecnebi himayesine veya tabiiyetine giriyor, konsoloslarla ve elçilerle uğraşılıp gidiliyordu. İmtiyazlar kaldırılmadıkça devletin hakimiyetini ve istiklalini koruyamayacağı kanaati idare adamları...” düşünmesi gerekirdi.⁴³

Kapitülasyonların ve diğer imtiyazların zararlarının anlaşılması onlara karşı harekete geçmeyi gerekli kılıyordu. 18. yüzyılın başlarına kadar götürebildiğimiz bu uğraşlar sürekli büyük devletlerin müdahalesi ile sonuçsuz kalıyordu.⁴⁴ II. Meşrutiyetle birlikte bu konu üzerine daha fazla ilgi gösterilmişti. İttihat ve Terakki kapitülasyonları kaldırmak için siyasal bir program olarak ilk defa 1911 Kongresi’nde bu konuyu görüştü.⁴⁵ 1913 yılındaki Kongresi ise konuyu bütün açıklığı ile ortaya koyuyordu: “İttihat ve Terakki Fırkası, milli iktisat siyasetinin bağımsızlığını zorlaştıran ve yabancılarla ilgili mali ve iktisadi imtiyaz ve ayrıcalıkları kaldırmaya çalışacağı gibi tüm kapitülasyonların da kaldırılması nedenlerini tamamlamayı en kutsal amaç sayar.”⁴⁶

I. Dünya Savaşı’nın başlaması ile İttihat ve Terakki kapitülasyonları kaldırmak için uygun ortamı bulmuş oldu. 9 Eylül 1914 günü alınan kararlar kapitülasyonların kaldırılacağı elçilere bildirilmişti.⁴⁷ Mondros Mütarekesi’nden sonra kapitülasyonlar tekrar yürürlüğe girmişti. Kapitülasyonların kesin olarak kaldırılması Lozan Antlaşması ile mümkün oldu.

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla bahsini ettiğimiz yabancı imtiyazlar son bulmuş değildi. Hatta Lozan Konferansı sırasında kapitülasyonlar kaldırılmaya çalışılırken diğer taraftan mecliste Chester Projesi görüşülüyordu. Yabancılar a

İmtiyazları Kapitülasyonlardan Tek Hukuk Sistemine Geçiş, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1998, s.9.

⁴³ Cemil Bilsel, “Tanzimat’ın Harici Siyaseti”, **Tanzimat 2**, Anonim, Milli Eğitim Basımevi, 1999, s.687-688.

⁴⁴ Elmacı, a.g.e., s.28-29.

⁴⁵ Tunaya, a.g.e., s.288.

⁴⁶ Tunaya, a.g.e., s.293. Bu görüşün programın 2. maddesinde yer alması, bu görüşe verilen önemi göstermekle birlikte yine burada kapitülasyonların tüm imtiyazları içine almadığının açıkça görülmesi dikkatimizi çekmektedir.

⁴⁷ Altuğ, a.g.e., s.70; Elmacı, a.g.e., ss.69-74.

pek çok işletme, özellikle Dünya Ekonomik Buhranı'nı izleyen yıllarda ülke ekonomisine yön veren devletçilik anlayışı sonucu millileştirilmişti.⁴⁸

Kısaca toparlayacak olursak, burada açıklamaya çalıştığımız üzere, imtiyaz kelimesine yüklediğimiz anlam genel olarak, hukuki bir belge karşılığında birtakım hizmetlerin tesis, teşkil ve işletilmesinde herhangi bir girişimci, şirket veya heyete merkezi yönetim ile yapılacak görüşme sonunda alınacak karar doğrultusunda verilen hakları, muafiyetleri ve öncelikleri ifade etmesidir. II. Meşrutiyet döneminde verilmesi düşünülen ve daha önceden verilmiş olan bazı önemli imtiyazları tez konumuz itibarıyla incelerken, burada anlattıklarımızın konumuzun daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacağı kanaatindeyiz.

II. Meşrutiyet öncesi, özellikle II. Abdülhamid zamanında imtiyazlara nasıl yaklaşıldığı ve büyük devletlerin imtiyazlar üzerindeki üstünlüğü, her bölümde yeri geldikçe açıklanmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte incelemiş olduğumuz 1908-1914 yılları arasındaki dönemin ekonomik yapısına da değinilmiştir. Bu nedenle giriş bölümünde sadece imtiyaz kavramına ilişkin bilgi vermeyi uygun bulduk. Bu sayede, Meclis-i Mebusan'da, Meclis-i Ayan'da, basında ve halk arasında takip edebildiğimiz kadarıyla imtiyazlara olan bakışı ve yabancıların imtiyazlarla olan ilişkilerini açıklamayı hedeflediğimiz konumuzu temellendirmeye çalıştık.

⁴⁸ Osmanlı Devletinin Alman, Fransız ve İngiliz şirketlerine verdiği demiryolu işletme imtiyazı ile deniz fenerleri, su, havagazı ve elektrik işletme imtiyazları 1928-43 arasında imtiyazın satın alınması yoluyla ortadan kaldırılmış ve söz konusu hizmetler devletin ve yerel yönetimlerin eline verilmiştir. Bkz. **Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi**, Cilt:1, Ana Yayıncılık A.Ş., s.541.

BİRİNCİ BÖLÜM

LYNCH MESELESİ

1.1. LYNCH MESELESİ'NİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1.1. Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış

Osmanlı İmparatorluğu'nun sonuna kadar sürecek ve Osmanlı'nın siyasi hayatını önemli ölçüde etkileyecek olan Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin başlangıcını 16. yüzyıla kadar götürebiliriz.¹ Osmanlı-İngiliz ilişkileri ilk iki yüzyıl genel anlamda ticari boyuttaydı. Bu süre zarfında Osmanlı ile yapılan ticarete, İngiltere'nin diğer ülkelere üstünlüğü söz konusu olmasa da zamanla Osmanlı ticaretindeki Fransız üstünlüğü, yerini İngiltere'ye bırakmaya başlayacaktı. Ancak, Osmanlı ticaretinde bir ülkenin sürekli bir hakimiyeti, konunun statik olmaması dolayısıyla mümkün değildi.²

İngiltere'nin Avrupa'nın büyük güçlerinden biri olmasını sağlayan ekonomik üstünlüğü, sömürgelerinden kaynaklanmaktaydı. İngiltere'nin büyüklüğü ayrıca, donanma üstünlüğüne, ticari gücüne ve özellikle Hindistan'ı içine alan çok yaygın stratejik konumuna dayanıyordu.³ Hindistan, İngiltere'nin can damarlarından biriydi. Bu yüzden İngiltere'nin, Osmanlı ile ilişkilerinin temel belirleyicilerinden biri de

¹ 16. yüzyılın ortalarına kadar seyyahlardan edinilen bazı bilgiler dışında İngilizler, Türkler hakkında ilk derli toplu bilgilere, 1544 yılında Richard Grafton tarafından yazılan "The Order of the great Turckes Courte of hys menne of warre and of all hys conquestes with the summe of Mahumetes doctryne" adlı eserin İngilizceye çevrilmesiyle ulaşmışlardı. Bkz., Hamit Dereli, **Kıraliçe Elizabeth Devrinde Türkler ve İngilizler**, Anıl Matbaası, İstanbul, 1951, s.25; Özellikle II. Elizabeth'in İngiltere'nin başına gelmesiyle, İngiltere ile Osmanlı arasındaki ilişkilerin temeli atılmaya başlandı. İki ülke arasındaki ilk resmi ilişki, Osmanlı İmparatorluğu'na yollanan Joseph Clement ve John Wight adlı kişilerin girişimi ile oldu. Bkz., Dereli, a.g.e., s.70.

² "Fransızlara 1536 yılında kapitülasyonlar verilmişti. Lozan'daki İngiliz delegelerine verilen kapitülasyonlar raporunda, Osmanlı'daki kapitülasyonlar dönemi, hakim oldukları devletlere göre şöyleydi:

1535-1782 dönemi, Fransa'nın hakim olduğu,

1783-1837 dönemi, Rusya'nın hakim olduğu,

1838-1860 dönemi, İngiltere'nin hakim olduğu,

1861- ve sonrası tekrar Fransa'nın hakim olduğu dönem." Aktaran, Mehmet Emin Elmacı, **İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005, s.18-19.

³ Marian Kent, "Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu (1900-1923)", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler**, Editör: Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s.200.

Hindistan yolunun güvenliğiydi. Hatta bir yoruma göre, İngilizlerin I. Dünya Savaşı'na girmelerinin en önemli nedenleri arasında, bu yolun güvenliğine karşı oluşabilecek bir tehdidin baş göstermesi verilmişti.⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflaması ve yenilgiler alması sonucu İngiltere, doğu yolunu güvenlik altına almak için Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü korumaya başladı. Bu politika 1821-1841 yılında hükümet başkanlığı yapan Palmerstone zamanında açıkça görülüyordu.⁵ 1878 yılına kadar Osmanlı'nın toprak bütünlüğü politikasını savunan İngiltere, bu tarihten sonra Osmanlı'nın yaşama şansının olmadığına kanaat getirerek politikasını değiştirmişti.⁶ 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı İngiltere'ye, Osmanlı İmparatorluğu'nun artık çok zayıf ve yıkılmaya mahkum olduğunu gösterdi. Zaten bir süreden beri Osmanlı ile ilişkilerini ikinci plana atan İngiltere, 1878'deki yeni politikasını I. Dünya Savaşı ile tam olarak uygulamıştı.

İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki genel politikası zaman içinde değişikliğe uğrasa bile, Hindistan yolu üstündeki İngiliz çıkarlarında bir değişiklik olmamıştı. İngiltere için Mezopotamya ve Basra Körfezi'nin özel önemi vardı. 19. yüzyılın başlarında Basra, İngiltere ve Hindistan ihracatının yaklaşık %90'ını ve ithalatının %75'ini sağlıyordu.⁷ 1906 yılında Basra Körfezi'ne giren ve çıkan toplam ticaretin %79'u İngiliz ve Hint tüccarların elinde bulunuyordu. Deniz nakliyatının da %85'i İngiliz ve Hint tüccarlar elindeydi.⁸

İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Lansdowne 19. yüzyılın sonlarında Lordlar Kamarası'ndaki beyanatında Basra Körfezi'ne "*Hindistan hududunun bir kısmı*" demişti.⁹ Kısaca, Basra Körfezi 19. yüzyılda İngilizlerin denetimi altında idi ve

⁴ Melek'e göre, İngilizlerin I. Dünya Savaşı'na girmesinin en önemli nedenlerinden biri Almanların Bağdat Demiryolu inşasıyla Basra Körfezi'ne doğru yaklaşmasıdır. Eğer Almanlar bu bölgeye girerse Musul petroleri ve Hindistan yolunun güvenliği tehlikeye düşecektir. Bkz., Kemal Melek, "Türk-İngiliz İlişkileri (1890-1926) Ve Musul Petrolleri", **Türk Dış Politikasında Sorunlar**, (Derleyen: Esat Çam), Der Yayınları, İstanbul, 1989, s.25-26.

⁵ Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi., Ankara, 2004, s.8.

⁶ Eski politikayı eleştiren Liberallerin başında olan Gladstone, 1880 yılında iktidara gelince yeni politika yüksek sesle dile getirilmeye başlandı. Gladstone 1868'den 1874'e kadar başbakan idi. Disraeli de 1877'den 1880'e kadar başbakanlık yapmıştı. Sonra yine 1880'den 1885'e kadar Gladstone başbakanlığa geldi. Bkz., Andre Maurois, **İngiltere Tarihi**, (çev. Hüseyin Cahit Yalçın), Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1938, s.647.

⁷ Charles Issawi, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966, s.350.

⁸ Kent, a.g.m., s.207.

⁹ Hans Rohde, **Asya İçin Mücadele, Şark Meselesi**, İstanbul Askeri Matbaa, 1932, s.30.

buranın o zaman için “*Anglo-Indian Lake*” (İngiliz-Hint Gölü) olarak adlandırılması yanlış sayılmaz.¹⁰

1.1.2. Fırat ve Dicle’ye İngilizlerin Gelişi ve Lynch Meselesi’nin Başlangıcı

İngilizler, Hindistan bağlantısını sağlamak için çeşitli yollar üzerinden birine karar vermeye çalışıyorlardı. Sadece tek bir yola bağlı kalmayacağı açık olan İngiltere’nin bu yollar arasından birine ağırlık vermesi denetim ve güvenlik için gerekliydi. Palmerstone, Hindistan’a gitmek için gündeme gelen Süveyş yolu yerine, Doğu Akdeniz-Fırat yolunu tercih etti.¹¹ İngiltere, Hindistan’a gidecek en kısa yolun Mezopotamya üzerinden geçtiği gerçeği nedeniyle bölgede hakim bir güç olmaya çalışıyordu. İngilizlerin denizlerde söz sahibi olmaları bu bölgeye de aynı yolla nüfuz etmelerine yol açtı. Gerçi Akdeniz’den Basra Körfezi güzergahına bir demiryolu inşası ile ulaşım sağlanabilirdi. Fırat üzerindeki bir vapur işletme hakkı da bu amaca hizmet edebilirdi.¹² İkinci yolun İngiliz ulaşım politikasına daha uygun olacağını geliştirmeler gösterecekti.

İngilizler, 1823-1842 tarihleri arasında Bağdat Konsolosu olarak görev yapan James Taylor’un zamanında, bölgede bir çok ayrıcalık aldılar.¹³ Deniz taşımacılığı amacıyla bu bölgedeki ırmakların ilk incelemesi 1830 da Taylor tarafından yapıldı. Taylor, Bağdat Valiliği’nden Dicle üzerinde bir ayrıcalık almıştı. Fakat Bedeviler tarafından öldürülmesi sonucu bu ilk girişim başarısızlığa uğramıştı. 1830’dan 1831’e kadar Francis Chesney, Basra’ya kadar Fırat’ı inceledi.¹⁴ 1834’de bir komite Hindistan’a alternatif bir yol aradı ve Mezopotamya ırmakları üzerinde karar kıldı.

¹⁰ Issawi, a.g.e., s.350.

¹¹ Abdullah Kıran, “Fırat Üzerinden Hindistan’a Ulaşım”, **Tarih ve Toplum**, Cilt:36, Sayı:212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları, s.7.

¹² Issawi, a.g.e., s.137.

¹³ Cezmi Eraslan, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı:35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994, s.230.

¹⁴ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, (Derleyen: Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s.137. Bu çalışma Cengiz Orhonlu ve Turgut Işıksal tarafından hazırlanıp ilk olarak 1963 yılında Tarih Dergisi’nde yayımlanmıştır.

1834 yılında alınan izin¹⁵ ile 1836 yılında Chesney'in yönetiminde ilk sefer bu sularda yapıldı.¹⁶

1839-1842 yılları arasında, Doğu Hindistan Şirketi'ne ait 4 İngiliz vapuru nehirleri incelemek, posta ve yolcu taşımak amacıyla bu nehirlerde yelken açtı. Chesney, incelemelerini sürdürürken, H. B. Lynch gemi kaptanlığı yapıyordu. Daha sonra Lynch bu vapurları satın aldı ve Osmanlı Hükümeti iki vapuru işletmek için, bu küçük filoya komuta eden Kaptan Lynch'e yetki verdi.¹⁷ Bu yetki ruhsat şeklinde verilmişti ve sadece Fırat Nehri için geçerliydi. II. Meşrutiyet dönemindeki tartışmaların bir kısmı bununla ilgilidir ki Lynch ilk başta ne bir imtiyaz almıştı ne de almış olduğu izin Dicle için geçerliydi.

Taraf-ı Saltanat-ı Seniye Ruhsat Kalemi tarafından 29 Receb 1257 (15 Eylül 1841) tarihinde Bağdat, Basra ve Şehrizor (Kerkük) Valisi Ali Rıza Paşa'ya gönderilen belgede, Kaptan Lynch'in Fırat Nehri'nde iki vapur işletmesinin bir sakıncası olmadığı belirtiliyordu.¹⁸

1841 yılında Bağdat'ta şirketleşme çalışmaları başladı. Lynch, bir süre sonra nehir üzerinde filo kurdu ve İngiltere ile Basra arasında bir gemi yolu oluşturdu. Sonra Londra ve Bağdat Bankası kuruldu. Bankanın yardımı ve kontrolü altında ticaret önemini arttırdı. Dicle üzerinde taşımacılık faaliyetleri birkaç sene içinde gelişti. 1860 yılında Lynch kardeşler iki nehir üzerinde ulaşım haklarını kazanmak için İngiliz (Majesty) Hükümeti ile görüşmeye başladı. Ve sonunda Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited (Fırat ve Dicle Vapur Taşımacılığı

¹⁵ Issawi, a.g.e., s.146; İngilizlerin Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmek için aldıkları ilk izinin tarihini 1834 yılına kadar götürmemiz mümkün. Bkz., İlhan Ekinci, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayın, Ankara 2007, s.29, dn.18 ve 47; Kıran, İngiliz Hükümeti'nin Fırat üzerinden Hindistan'a gitme projesini, 30 Ocak 1834'te kabul ettiğini bildiriyor. Bkz., Kıran, a.g.m., s.7. Ayrıca bkz., **MMZC**, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.246.

¹⁶ Fırat nehrinde gemi işletilebilmesi için gerekli koşulların (nehirin temizlenmesi, akışı, iskele yerleri vs.) yerine getirilmesi dolayısıyla başlayan araştırmalarını tamamlayan İngilizler, Basra Bağdat arası ilk seferlerini 1 Ekim 1836 da yaptı. Bkz., John S. Guest, **The Eupharates Expedition**, Kegan Paul International, London and New York, 1992, s.36-37'den aktaran Kıran, a.g.m., s.8.

¹⁷ Ekinci, a.g.e., s.30-31; Issawi, a.g.e., s.146.

¹⁸ **BOA, C.HR**, 161/8042, 16.9.1841; Tunaya, Kaptan Lynch idaresindeki vapur seferlerinin Hicri 1257 tarihinde başladığını belirtir ama herhalde hicri takvimin miladi takvime çevrilmesinden kaynaklanan bir hata nedeniyle 1840 tarihini verir. Bkz., Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler, Cilt:3**, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000, s.432.

Şirketi) 27 Nisan 1861 yılında oluşumunu tamamladı.¹⁹ İngiliz Hükümeti'nin desteği ile kurulan şirket 1862'de Dicle'ye 1865'te Diyalaya* yerleşti.²⁰

Eski çağlardan beri bölgede taşımacılık yapıldığının bilinmesi²¹ buradaki gelişmelerin Osmanlı Hükümeti tarafından önemsenmesi gerektiğini ortaya koyuyordu. Çünkü, artık ulaşım buharlı gemilerle yapılıyor ve bölgede önemli ekonomik sirkülasyon meydana geliyordu. Mali gelişmelerden pay almak bir yana bölgedeki güvenlik ile sürekli bir ticari akışı sağlamak ve İngiliz tekeli kırılmak için Osmanlı gemilerinin de bu nehirlerde boy göstermesi gerekiyordu.

Fırat ve Dicle'de İngiliz ve Osmanlı bandıralı gemiler arasında I. Dünya Savaşı'na kadar sürecek ilişki ve rekabet, Osmanlı yetkililerinin 1855 yılında Dicle'de vapur işletme girişimlerine kadar götürülebilir.²² George Lloyd'un işaret ettiği gibi "*ulaşımı kontrol eden, ticareti de kontrol ederdi.*"²³ İlk girişimler çok başarılı olmasa da Osmanlı yetkilileri bu bölgedeki nehir seferlerinde kuvvetlenme çalışmalarını sürdürdüler.²⁴

1857 yılında Bağdat Valisi Reşit Paşa'nın çabası sonucu 1857 yılında İdari-i Nehriye oluşturuldu. Çalışmalar Namık Paşa'nın ikinci kez Bağdat Valiliği'ne gelmesiyle canlandı.²⁵ Mithat Paşa'nın valiliği sırasında bu konuya yine önem

¹⁹ Issawi, a.g.e., s.146-147.

* Diyalaya Nehri, İran'dan başlayıp Dicle'ye bağlanan bir nehir.

²⁰ Roger Owen, **The Middle East in the World Economy, 1800-1914**, I. B. Tauris Publishers, London, 1993, s.181. Ayrıca 1862 yılında Hindistan Hükümeti Bombay'dan Basra'ya ulaşan düzenli bir deniz ulaşımını desteklemeye başladı. Bkz.. Owen, a.g.e., s.181.

²¹ Asur döneminde, bu bölgedeki nehir taşımacılığını anlatan gravürlerin mevcudiyetini biliyoruz. Antik kaynaklarda Fırat Nehri'nin önemi hakkında bkz., Hasan Bahar, "Fırat Bölgesi Tarihçesi ve Nehir Ulaşımı", **Tarih ve Toplum**, Cilt:27, Sayı:160, Nisan 1997, İletişim Yayınları, ss.38-43. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar uzanan nehir nakliyatı Osmanlı zamanında devam etmiştir. Bkz., Orhonlu, a.g.e., s.117.

²² Ekinci, a.g.e., s.33, 96.

²³ Kent, a.g.m., s.208.

²⁴ Reşit Paşa'nın Bağdat Valiliği sırasında, valilik 1856 yılında Dicle'de sefer yapmak üzere iki vapur alınmasına ilişkin Bağdat halkının istekte bulunduğunu ve vapur alımı için yardım toplandığı belirtmişti. Bkz., **BOA, A.MKT. MHM**, 81/15, 7.8.1856'dan aktaran Ekinci, a.g.e., s.77-78.

²⁵ Ekinci, a.g.e., ss.78-85. Owen, Namık Paşa'nın Türk filosunu yeniden düzenlediğini ve 2 gemi ile başlanılan faaliyetleri 5 gemiye çıkardığını belirtir. Bkz., Owen, a.g.e., s.181; "The Story of the Euphrates Company", **The Near East and India**, XLI (1935) adlı belgede ise, 1870'lerin başında Türklerin Bağdat-Basra üzerinde dört vapur işlettiği yazmaktadır. Bkz., Issawi, a.g.e., s.148; Ekinci de bu belgeyi doğrular niteliktedir. Bkz., a.g.e., s.101.

verildi. 1870 yılında kurulduğu tahmin edilen Umman-ı Osmaniye'nin, Mithat Paşa'nın ıslahatları ile Lynch şirketine karşı rekabet gücü attırıldı.²⁶

Bu ilk girişimler, sermayenin yarısının devlet yarısının da Bağdat ileri gelenleri tarafından toplanması yoluyla ve hükümet ve özel teşebbüsün birlikte kurdukları bir idare yönetimiyle oluşturulmuştu.²⁷ Fırat ve Dicle'de vapur işletmek için kurulan İdare-i Nehriye ve Umman-ı Osmaniye ile Osmanlı yetkilileri ilk başlarda başarılı olsalar da işler ilerleyen zamanda istenilen şekilde yürümemiş 1872 yılında bu iki idare birleştirilmişti.²⁸

1880 sonrası yönetsel eksiklik ve alınması gereken tedbirler sonucu ortaya çıkan iki husus ya idarenin ıslahı ve devamı ya da idarenin kurulacak bir şirkete satılmasını gerektiyordu. Şirketin yerli unsurlardan meydana gelmesi zorunluluğu vardı. Lynch Kardeşler, 1879 yılında İngiliz-Hindistan Vapur Taşımacılığı Şirketi (British India Steam Navigation Company) ile birleşti. Aynı yılda Türk idaresi ulaşımda önemli bir başarı sağlayamadı. Bu sebeple, ikinci husus ağır basmasına rağmen alıcı bulunamaması sonucu idare devam kararı aldı.²⁹

Fırat ve Dicle'de vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'nın yetkileri dahiline geçmesiyle, idarenin 1887 yılından itibaren 1894 yılına kadar burada kuvvetli bir Osmanlı vapur şirketi kurma çabaları sonuçsuz kalınca, 1894 yılında idare, şirketi bizzat kendisi kurmaya karar verdi. 1900 yılında kurulmaya başlayan Hamidiye Vapur İdaresi 1904 yılının Şubat ayında seferlere başlayacağını açıklamıştı.³⁰

²⁶ Mithat Paşa Tuna valisiyken, 1863 yılında bir vapurculuk şirketi kurarak Tuna Nehrinde seferler başlatmıştı ve önemli bir gelişim sağlayarak yurt ekonomisine büyük hizmetlerde bulundu. 1869 yılında Bağdat valiliğine atanan Mithat Paşa, burada da Babıali'den yılda 15.000 kese sarf etme yetkisiyle İdare-i Umman-ı Osmani adlı bir vapurculuk şirket kurmuştu. Bkz., Eser Tutel, "Midhat Paşa Vapurculuk Şirketi Kuruyor!", **Tarih ve Toplum**, Cilt: 36, Sayı:212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları, ss.9-11.

²⁷ Ekinci, a.g.e., s.96.

²⁸ Ekinci, a.g.e., s.88.

²⁹ 1880 sonrası Bağdat Valisi idarenin satılmasını teklif etmişti. Babıali'nin bunu kabul etmiş ancak müzayedede hiçbir alıcı çıkmamıştı. Bkz., Talat Said, **Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler**, İstanbul, 1934, s.177'den aktaran Ekinci, a.g.e., s.97; Issawi, a.g.e., s.148.

³⁰ Ekinci, a.g.e., s.135-142.

1904 yılında Hazine-i Hassa yönetimiyle seferlere başlandı ve 1909 yılına kadar bu yönetim altında seferlerine devam etti. Daha sonra idare, yeniden İdare-i Nehriye'ye dönüştürülerek Maliye Nezareti'ne bağlandı.³¹

Fırat ve Dicle nehirlerinde, Osmanlı Hükümeti vapur işletme girişimlerine başladığı andan itibaren buradaki İngiliz şirketi ile rekabete girişmişti. Hatta Osmanlıların buraya gelme sebeplerinin en önemlilerinden birinin bu olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü kendi topraklarında ve sularında yabancı bir girişime karşı başlatılacak bir rekabet bölge üzerinde Osmanlı hakimiyetini arttıracaktı. Aynı şeyleri demiryolları için de söylememiz mümkünken demiryolu inşası için büyük sermayeye ihtiyaç duyulması, önemli mali problemleri olan bir yönetim için mümkün değildi. Ancak nehirlerde bir ulaşım sistemi oluşturmak, demiryolu inşasına nazaran çok daha az masraflı bir girişimdi.³²

Sorunun kökten çözümü, Lynch şirketinin bu nehirlerden çıkarılması ile olabilirdi. Ancak şirkete tanınmış olan izin nedeniyle bu olanaksızdı. Dahası şirket bu izni bir imtiyaza çevirmek ve bu sulara daha büyük denetim kurmak istiyordu. Osmanlı yönetimi buna yanaşmadığı gibi Lynch şirketinin vapur seferlerini engelleyici önlemler almaya çalışıyordu.³³ Ancak bu tür teşebbüsler İngiliz yönetiminin sert tepkilerine neden olabiliyordu.³⁴ Ve her fırsatta Lynch şirketi yeni izinler alma çalışmalarını sürdürüyordu. Lynch şirketi bu girişimler sonucu, 1899 yılında yedekte vapur çekme hakkını ve 1907 yılında da 3. vapuru işletme hakkını aldı.³⁵ Ancak şirketin istekleri II. Meşrutiyet döneminde ve ortak bir Osmanlı şirketi

³¹ Ekinci, a.g.e., s.90; 1900 tarihinde Hamidiye adı verilen şirket, 1909 yılında sultanın düşüşünden sonra önceki adıyla bir hükümet teşkili olarak restore edildi. Bkz., Issawi, a.g.e., s.146.

³² Lynch Meselesi, gazetelerde yeni yeni çıkmaya başladığı zaman Sabah gazetesinde nehir ulaşımı ile ilgili şu satırlar gözümüze çarpıyor: “*Dicle ve Fırat nehirlerinde seyri sefer büyük sermaye gerektirmeyip 200 bin lira ile başa çıkılacak bir teşebbüstür.*” Bkz., “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyri Sefain”, **Sabah**, 22 Teşrinievvel 1909.

³³ Issawi'nın eserinde Osmanlı hükümetinin bu şirkete karşı düşmanca ve engelleyici girişimlerin varlığından söz edilir. Fakat şirketin bu engellemeler karşısında büyümeyi başardığı belirtilir. Bkz., Issawi, a.g.e. s.148.

³⁴ Ekinci, a.g.e., s.160.

³⁵ **BOA, İ.HR.**, 405, 20.2.1907; Owen, a.g.e., s.277. Hazine-i Hassa'ya, Basra iskelesinde biriken eşyalardan dolayı, tüccarlar şikayete bulunuyorlardı. Hazine-i Hassa nakliye sıkıntısını aşamaması ve şikayetlerin artması nedeniyle, Lynch şirketine üçüncü vapuru işletme izni verilmişti. Ekinci, a.g.e., s. 158.

kurulması girişimlerinin başarıya ulaşmamasından sonra da devam ediyor ve şirket, dördüncü vapur için izin almaya çalışıyordu.³⁶

Hamidiye Vapur İdaresi'nin seferlerini ve yönetsel mekanizmalarını düzene soktuğu 1906 yılından itibaren Lynch şirketine ciddi bir rakip olmayı başarmıştı. Ancak idarenin tecrübesizliği ve vapurların yetersizliği nedeniyle, Fırat ve Dicle nehirlerinde Lynch şirketinin egemenliği devam etti.³⁷

Owen, “*Lynch yolu ile ilgili yazılan her şeye rağmen, Lynch'in Irak nehir trafiğindeki yükselişinde bazı sırlar çözülmüş değildir. Öte yandan Bağdat'taki İngiliz İkametgahı (British Residence) ve Lynchlerin kendileri, Osmanlı rakiplerinin değerlerinin düşürülmesinde ve İngiliz yolunun öneminin şişirilmesinde her gerekçeye sahipti.*” diyordu.³⁸

1.1.3. II. Meşrutiyet Döneminde Lynch Meselesi

II. Meşrutiyet döneminde “*Lynch Mesele*”si tekrar gündeme gelmişti. Bu sefer Osmanlı vapurları ile İngiliz vapurlarının rekabeti değil bu ikisinin birlikteliği konusu gündemdediydi. Aslında Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde bir İngiliz-Osmanlı ortaklığı Abdülhamit döneminde ortaya atılmış ve o dönem uygulama alanı bulamamasına rağmen görüşmeleri devam etmiş bir konuydu. Şimdi artık meşrutiyet ilan edilmişti ve konuya yaklaşım farklı olacaktı. Öncelikle Osmanlı basınında olayın tarihsel gelişiminin nasıl verildiğine bakarak bu dönemdeki gelişmeleri aktaralım.

“*1834 tarih-i miladisinde Sultan Mahmut, Linç namında bir kapudana bir ferman vererek Fırat nehri üzerinde iki vapur işletmesine müsaade eylemiş, 1841 tarihinde bu ferman tekrar teyid edilmiş. 20 sene sonra Linç memurin-i maliyenin müsaadesinden bilistifade Dicle üzerinde de vapur işletmeye başlamış. 10 sene bu*

³⁶ “*Mezkur Linç kumpanyasının şeraiti dairesinde üçünden ziyade vapur işletmeğe hakkı olmayıb şayed dördüncü bir vapur işletmek isterse tabii mümanaat olunmak icab edecek... (her zamanki gibi kabul edilmeyecek)*”, **BOA, MV**, 146/47, 25.11.1910.

³⁷ Ekinci, a.g.e., ss.293-306; 1904-1908 yılları arasındaki dört yıl içinde Hamidiye Vapur İdaresi'nin toplam masrafı 26.820.614 ve bu yıllar içerisinde vapurların geliri 22.935.267 kuruştı. Yani idare 3.885.347 kuruş açık vermişti. Bkz. **BOA, Y.Mtv**, 313/46, 15.11.1908'den aktaran Ekinci, a.g.e., s.279.

³⁸ Owen, a.g.e., s.277.

halde geçtikten sonra Hükümet-i Osmaniye'nin gözü açılarak Dicle'de seyri seferden vazgeçilmesi için teşebbüsatta bulunmuş ise de İngiltere Hükümeti'nin tehdidi karşısında bir şeye muvaffak olamamış, vapurlar işlemeye devam eylemiş. İki sene evvel gümrük resminde yüzde üç zammı meselesi tezekkür edildiği sonra da İngiltere Hükümeti bu vesileden istifade ile üçüncü bir vapur işletmek hakkını istemiş. Babialı İngiltere sefaretine yazdığı resmi bir notada bu üçüncü vapurun Osmanlı sancağına hasıl olmak şartıyla seyri sefer icra etmesine müsaade vermiş.”³⁹

Gelişimin devamı ise şöyleydi: “Fırat ve Dicle üzerindeki seyri sefain imtiyazı Hazine-i Hassa'ya verildiği için Linç kumpanyası bu imtiyazı satın almaya talib olmuş. Bu imtiyaz satılsa idi millete zararlı olacaktı. Bu nokta mühimdir. Devri Hamidi'de müzakerata başlanmış, kumpanyaya vaad edilmiş. Bilahare Hazine-i Hassa'daki imtiyaz hükümete intikal edince işin rengi değişmiş... yani Linç kumpanyası Hazine-i Hassa'dan almak için uğraştığı imtiyazı, sahip-i meşrutiden yani hükümetten talep etmiş hükümet bu talebi tetkike lüzum görmüş. Üç nazırdan mürekkep bir komisyon teşkil olunarak şeraitin tetkiki ve bazı tadilat icrası cihetine gidilmiş...”⁴⁰

Lynch şirketinin imtiyaz alma çabaları, görüldüğü üzere meşrutiyetin ilanı ile devam etmişti. Hamidiye Vapur İdaresi'nin rekabet süreci 1908 yılından sonra bir anlamda pazarlık sürecine kaymıştı. Bunun nedenleri olarak, Lynch şirketini bu bölgeden uzaklaştırmanın mümkün olmadığına kanaat getirilmesi ve Abdülhamit'in Bağdat Demiryolu ile gelebilecek Alman etkisini bu bölgede dengelemek istemesi verilebilir.⁴¹ Bir başka neden ise meşrutiyetle birlikte Abdülhamit'in azalan otoritesi ve artan İngiliz sempatzanlığı olabilir.⁴² Bu nedenler de göz önüne alınca 31 Mart

³⁹ La Türki'den aktaran Hüseyin Cahit, “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyri Sefain”, **Tanin**, 7 Teşrinisani 1909.

⁴⁰ “Fırat ve Dicle Nehirlerinde Seyri Sefain”, **Tasvir-i Efkâr**, 9 Teşrinisani 1909.

⁴¹ İkinci, a.g.e., s.310.

⁴² Dikkat edilmesi gereken bir konu vardır ki İngiliz sempatzanlığı saray ve çevresinde değil meşrutiyeti isteyen kesim arasında yaygındı. Çünkü Abdülhamit'i tahtan indirmeye çalışan devletlerin başında İngiltere geliyordu. Bkz., Ernest E. Ramsaur, **Jöntürkler: 1908 İhtilalinin Doğuşu**, Pınar Yayınları, İstanbul, 2004, s.197. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte İngiliz sempatzanlığının artması, İngilizler lehine karar verilmesinde etkili olabilir.

Ahmet Emin Yalman, anılarında İngilizlere nasıl sevgi gösterisinde bulunulduğunu şöyle anlatır: “... hürriyetin ilanı günlerinde İstanbul'a gelen yeni İngiliz Sefiri Sir John Lowther'in arabasının atları Karaköy'de halk tarafında sökülmüş, araba ta Beyoğlu'ndaki İngiliz Sefaret binasına kadar halk tarafından yokuş yukarı itilmiş, çok hoşkun dostluk gösterileri yapılmış.” Bkz., Ahmet Emin Yalman, **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim, Cilt:1 (1888-1918)**, Yenilik Basımevi, İstanbul,

öncesi, imtiyaz talebinde bulunan Lynch'in talebinin Abdülhamit tarafından kabul edildiği ve hatta bir mukavele yapıldığı söylenmektedir.⁴³

Abdülhamit'in tahtan indirilmesi sonucu, Lynch şirketi ile yapılması düşünülen anlaşma yeni bir şekil almıştı. Çünkü Sultan Reşat, Hazine-i Hassa'ya ait olan Nafia imtiyazlarını, devlet hazinesine bağışladığı için Lynch şirketinin artık Nafia Nezareti ile temasa geçmesi gerekecekti.⁴⁴ Hükümet tarafından Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde gemi işletmesinin en yüksek menfaat sağlayacak istekliye ihale edilmesi için bir Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulmasına karar verilmiş ve karar Nafia Nezareti'ne gönderilmişti.⁴⁵ İngilizlerin bölgedeki çıkarları bu denli açıkken ve Lynch şirketi bölgedeki hakimiyetini arttırmaya yönelik her fırsatı değerlendirmeye çalışırken başka bir talibin anlaşma masasına oturmasını düşünmek mümkün görülüyordu. Tunaya'ya göre, Hüseyin Hilmi Paşa Hükümeti, Lynch şirketinin rekabetinden de çekinerek yine onunla bir anlaşma yapmıştı.⁴⁶ Ahmad'a göre ise, hükümet, bu öneriye İngiltere'den borç alabilme umuduyla destek vermişti.⁴⁷

Lynch şirketi ile yapılan anlaşma, 31 Mart Olayı öncesinde yapılan anlaşmaya yakındı. Euphrates and Tigris Steam Navigation Company İdare Meclisi üyelerinden H. F. Picot, J. Whittall⁴⁸ ve Osmanlı yetkilileri arasında imtiyaza ilişkin

1970, s.83. İngilizlere gösterilen yakınlığı basından da izleyebiliriz: Meşrutiyetin ilanından 4 ay kadar sonra Tanin'de şu haberi görüyoruz: “Eski idare zamanında Alman ve Fransız sermayeleri rağbettedi. Fakat bu memlekete çok hayırlı olmadığı için terakki taraftarı Türkler, İngiliz sermayesini tercih edecekti.”, bkz., “İngiliz Sermayesi”, **Tanin**, 25 Teşrinisani 1908. Ayrıca bkz., Ali Kemal, “Yaşasın İngilizler! Yaşasın Osmanlılar”, **İkdam**, 28 Eylül 1908; Eminzade Rıza, “Biz ve İngilizler”, **Serbesti**, 26 Kanunusani 1909.

⁴³ Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa Meclis-i Mebusan'da konu ile ilgili izahat verirken şunları söylemişti: “31 Mart hadisesinden evvel Linç Kumpanyası Hakan-ı Sabıka müracaat ve Hazine-i Hassaya ait vapurlarla müteferriatına mukabil 125.000 liralık hisse senedi verilmek şartıyla Linç ve Hazine-i Hassa İdarelerinin tevhidini ve bir şirketi Osmaniye teşkilini teklif eyledi. Hazine-i Hassaca da bedeli mezkura, miktarı hatırdı kalmayan bir meblağın zammıyla, mukavele akdi kararlaştırıldı.”, **MMZC**, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.247.

⁴⁴ Tunaya, a.g.e., s.432; a.g.c., s.247. Ayrıca bununla ilgili belgeler için bkz., **BOA**, **İBH**, 6.7.1909 ve **BOA**, **MV**, 128/50, 16.6.1909'dan aktaran Ekinci, a.g.e., s.310-311.

⁴⁵ A.g.c., s.247; “Dicle ve Fırat'ta Seyri Sefer”, **Sabah**, 20 Eylül 1909.

⁴⁶ Tunaya, a.g.e., s.432.

⁴⁷ Feroz Ahmad, **İttihat ve Terakki 1908-1914**, Kaynak Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2004, s.79.

⁴⁸ 19 yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki ticaretin gerçekleştirildiği önemli merkezlerden birisi olan İzmir'de iki ülke arasında ticareti sağlayan İngiliz aileleri vardı. Bunlar arasında, en önemlileri Lee, Barker ve Whittall aileleri idi. İngiltere'nin dış ticaretine yaptığı hizmetlerden dolayı “Sir” unvanı verilen ve İzmir'deki İngiliz kolonisinin en seçkin kişisi olan James Whittall'in Lynch şirketinin İstanbul vekili James Whittall ile aynı kişi olduğunu düşünüyoruz. Whittall için bkz., Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1982, ss.17-21; <http://humphrysfamilytree.com/Maltass/james.whittall.html> (Son erişim, 8.7.2008).

görüşmeler neticesinde 28 maddelik bir ön anlaşma hazırlanmıştı.⁴⁹ Müzakereyi devam ettiren, Maliye, Nafia ve Maarif Nazırlarından oluşan, komisyon eski şartlardan bazılarını değiştirmeyi başarmıştı.⁵⁰ Hükümet Başkanı Sadrazam Hilmi Paşa'nın açıklamasına göre bu ön anlaşmanın önemli maddeleri şöyle idi:

➤ Osmanlı Anonim Şirketi tarafından çıkarılacak 354.200 liralık⁵¹ hisse senetlerinin %50'si hükümetin, %37'si Lynch şirketine ve %13'ü İngilizlere satılacak,

➤ Gelirin %6'sı hisse senetlerinin faizine verildikten sonra kalanın %10'u yönetim kurulu üyelerine ve diğerleri de hisse sahiplerine dağıtılacak,

➤ Şirketin yönetim kurulu, 4 Osmanlı ve 4 İngiliz üyeden oluşacak ve yönetim kurulu başkanı İngilizlerden seçilecek,⁵²

➤ Şirket, Osmanlı kanunlarına bağlı kalacak,

➤ Savaşta ve barışta, askerlerin ve askeri mühimmatın, hükümetçe sevk edilecek mahkum ve memurların taşınmasında belirlenmiş olan fiyat tarifesinden hükümete %75 indirim yapılacak,

➤ Yelken veya kürekte işleyen kelekler veya diğer vasıtalara şirket tarafından karışılmayacak. Bununla birlikte, hususi vasıtalar da yolcu ve başkaların ait ticari malları taşımayacak,

➤ Müdürler, yöneticiler, kaptan ve kaptan yardımcıları ile muhasebe için belli kriterlere sahip olanlar haricinde bütün memurlar Osmanlı halkından hükümetçe seçilecek,

⁴⁹ İkinci, ön anlaşmanın yazılı olduğu **BOA, Y.Mtv**, 313/161 numaralı belgenin (belgelerin) tarihini 3.9.1909 olarak vermiştir. Ancak belge(ler) 3.4.1909 tarihini taşımaktadır. Karşılaştırmak için bkz., İkinci, a.g.e, s.314 ve **BOA, Y.Mtv**, 313/161. Bu tarih önemlidir, çünkü anlaşma 31 Mart Olayı öncesinde yapılmış ve daha sonra bazı değişikliklere maruz kalmıştır. Bu yüzden bu belgedeki maddeler ile Sadrazam Hilmi Paşa'nın Meclis-i Mebusan'da belirttiği maddeler arasında farklılıklar mevcuttur.

⁵⁰ Hüseyin Cahit, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyrü Sefain", **Tanin**, 7 Teşrinisani 1909.

⁵¹ 31 Mart öncesinde yapılan ön sözleşmenin 10. maddesine göre şirketin 2950 adet hisseden oluşacak 334.500 liralık bir sermayesi olacaktı. Bkz., **BOA, Y.Mtv**, 313/161, 3.4.1909.

⁵² Adı geçen belgenin 7. ve 8. maddelerinde, üyelerin 3'ü Osmanlı ve 5'i İngiliz üyelerinden seçileceği yazıyor. Bkz., **BOA, Y.Mtv**, 313/161, 3.4.1909.

➤ Şirketin imtiyaz süresi 75 yıldır ama hükümet, isterse, otuz yedi buçuk sene sonra imtiyazı satın alabileceği gibi elli iki buçuk sene sonra da imtiyazı bedelsiz olarak ele geçirebilecekti.⁵³

Komisyonca yapılan değişiklik ile hükümet Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki yük ve yolcu taşıma fiyatlarını kendisi belirleyecek, şirketin yarı sermayesi Osmanlı Hükümeti'nin eline geçecek ve İngiliz bayrağının yerini Osmanlı sancağı alacaktı.⁵⁴ 3 Aralık 1909 tarihli Tasvir-i Efkar'da hükümetin anlaşmayla ilgili dikkat etmesi gereken konular sıralanıyordu: Iska (sulama) konusunda bir madde konulması, şirketin hükümete bağlı olduğuna dair bir nizamât yapılması, idare meclisine, bir sene İngilizlerin bir sene Osmanlıların başkanlık etmesi, devletin satın alma hakkının olması, birleşmeden sonra Lynch'in bir daha girişimde bulunmasının engellenmesi.⁵⁵ Eğer bu şekilde bir düzenleme yapılırsa, anlaşma daha avantajlı bir hale gelecekti.

6 Kasım 1909 tarihinde Osmanlı ajansı tarafından bildirilen bir telgrafnamede İngiltere Elçisi'nin Osmanlı ve İngiltere kumpanyasının birleştirileceklerine dair üç Osmanlı bakanının kendisine vaatle bulduklarını beyan ederek, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın meseleye artık hallolunmuş nazarıyla bakmakta olduğunu yazıyordu. Bu söylenti üzerine işin aslını öğrenmek isteyen Tasvir-i Efkar yazarı, Hariciye Nezareti'nde yetkili biri ile görüşmüştü. Görüşmede, Londra Elçisi Tevfik Paşa'nın İngiliz Hükümeti'ne, bu birleşmeden Osmanlı Hükümeti'nin memnuniyet duyabileceğini söylemesi üzerine olayın buralara kadar geldiği cevabı alınmıştı. Nezaret, müzakerelerin hala devam ettiğini ve konunun başarı ile sonuçlanacağını söylüyordu.⁵⁶

18 Kasım'da Hariciye Nazırı, Londra Elçisi Tevfik Paşa'ya gönderdiği telgrafnamede Lynch Meselesi'nin biran evvel sonlandırılmasını bildirmişti. Şirketin kontratı ve diğer evrakını almak üzere Londra'ya giden J. Whittall geri dönmüştü.

⁵³ Sadrazam Hilmi Paşa'nın anlaşmanın maddeleri hakkında bilgi verdiği Meclis-i Mebusan oturumu için bkz., a.g.c., s.247-248.

⁵⁴ Hüseyin Cahit, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyr-i Sefain", **Tanin**, 7 Teşrinisani 1909; Hüseyin Cahit, bu hakkın 37,5 seneye indirilmesini bir başarı olarak görüyor. Bkz., Hüseyin Cahit, "Linç Meselesi", **Tanin**, 19 Teşrinisani 1909.

⁵⁵ Nureddin, "Linç Meselesi", **Tasvir-i Efkar**, 3 Kanunuevvel 1909.

⁵⁶ "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyr-i Sefain", **Tasvir-i Efkar**, 7 Teşrinisani 1909.

İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği Müsteşarı Mr. Marling Babialı'ye gelerek bu mesele hakkında Sadrazam ve Hariciye Nazırı ile görüşmüştü.⁵⁷

Lynch Meselesi'nin gündemi meşgul etmeye başladığı ve gazetelerde bununla ilgili haberlerin arttığı Kasım ayında İttihat ve Terakki Fırkası da konuyu tartışmaya başlamıştı. 25 Kasım'da Lynch Meselesi'nin görüşülmesi için İttihat ve Terakki Fırkası üyeleri Çırağan Sarayı'nda toplanmış ve konu saat 9'dan 11:30'a kadar tartışılmasına rağmen bir karara varılamamıştı.⁵⁸ Ama önemli bir husus ele alınmıştı. Bu, Hükümet'in Meclis-i Mebusan'ın kararını sormadan herhangi bir imtiyaz verip veremeyeceğine ilişkindi. Hükümet'in böyle bir yetkiye sahip olmadığı takdirde Lynch Meselesi için parlamentonun görevlendirilmesi gerekiyordu.⁵⁹ Üzerinde durulan bu husus, Fırat ve Dicle'de İngiliz-Osmanlı ortaklığı ile kurulacak şirketin Meclis-i Mebusan'da tartışmalara yol açtığı bir zamanda tekrar ortaya atılacak ve bununla ilgili bir düzenleme yapılmasına neden olacaktı.

İttihat ve Terakki Fırkası, konu ile ilgili olarak görüşmeye devam ediyordu. Osmanischer Lloyd, Fırka'nın gelecek Pazar (5 Aralık) günü toplanacağını yazıyordu. Ayrıca gazetede, Nafia Nazırı Hallacyan Efendi'den Lynch Meselesi hakkında bir açıklama istendiği yalanlanıyordu.⁶⁰ Ancak bir gün sonra, 29 Kasım'da İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesi Meclis-i Mebusan'a verilmişti. Bu gelişmenin sebebi olarak, Hüseyin Hilmi Paşa'nın 28 Kasım 1909'da İttihatçılarla görüşmesi ve bu görüşmede onlara anlaşmanın herhangi bir mali yükümlülük getirmediğini anlatmasına rağmen İttihatçıların bu açıklamadan memnun olmamasına bağlanmaktaydı.⁶¹ Sadrazamın açıklamalarının Fırka tarafından yetersiz görülmesi, mesele üzerine basında başlayan ilginin Meclis-i Mebusan'a sıçramasına neden oldu.

Lynch Meselesi meclisin gündemine geldiği zaman, şirket anlaşmanın tamamlanması için çalışıyordu. Lynch şirketinin İstanbul vekili Whittall, şirketten almış olduğu talimat üzerine, 6 Aralık'ta Nafia Nezareti'ne giderek Hallacyan Efendi

⁵⁷ Osmanischer Lloyd'dan aktaran, "Linç Meselesi", **İkdam**, 20 Teşrinisani 1909.

⁵⁸ "(Linç) Meselesi", **Sabah**, 26 Teşrinisani 1909.

⁵⁹ "Linç Meselesi Hakkında", **İkdam**, 26 Teşrinisani 1909.

⁶⁰ "Linç Meselesi", **İkdam**, 28 Teşrinisani 1909; Sabah Gazetesi'nin 30 Teşrinisani 1909 tarihli nüshasında, İttihatçıların, Ticaret ve Nafia Nazırı Hallacyan Efendi hakkında verecekleri bir gensoru önergesiyle, Lynch konusunu Meclis-i Mebusan'a getirmeyi düşündükleri yazıyordu. Bkz., **Sabah**, 30 Teşrinisani 1909.

⁶¹ Ahmet Mehmetefendioğlu, "Hüseyin Hilmi Paşa Hükümetinin İstifası ve Lynch Şirketi", **Tarih ve Toplum**, Cilt:28, Sayı:164, Ağustos 1997, İletişim Yayınları, s.15.

ile görüşmüştü. Whittall, projesini aynı hafta Nezarete sunacağını bildiriyordu.⁶² 9 Aralık 1909 tarihli Sabah'ın haberine göre, Dahiliye Nazırı Talat Bey, “*Whittall'den meselenin suret-i katiyede tesviyesini (sonuçlandırmasını) ümid ediyoruz.*” diyordu. Ve iki gün sonra toplanacak Meclis-i Mebusan'da bu meselenin bir karara bağlanacağını umuyordu.⁶³

29 Kasım 1909 tarihinde Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey ve arkadaşları Lynch konusunun Meclis-i Mebusan'a gelmesi gerektiği ama halen neden konunun meclise gelmediğine dair sadarete gensoru vermişti.⁶⁴ Kırkkilise Mebusu Emrullah Efendi, Halep Mebusu Nafi Paşa, Ankara Mebusu Mehmet Talat Bey⁶⁵ ve Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey, konunun meclise gelmesinden yanaydılar.⁶⁶ Milleti ilgilendiren böyle önemli konuların mebusların onayından geçmesini istemeleri, onların Abdülhamit zamanında verilen ve karşı çıkamadıkları imtiyazlara karşı gösterdikleri bir tepki niteliğindedir. Gensoru önergesinin İsmail Hakkı Bey tarafından verilmesi ayrıca anlamlıdır.⁶⁷ Çünkü anlaşmanın sonucunda, anlaşmadan en çok etkilenecek bölgenin mebusu olması, onu, taraftarı olmadığı bu birleşmeye karşı çıkmasında bir kat daha sorumlu hale getiriyordu. Ahmad'a göre, İttihatçıların bu karşı çıkışında Irak'taki Yahudi üstünlüğünün de etkisi vardı.⁶⁸

Gensoru önergesi aynı gün yapılan oturumda görüşüldü. Mecliste ortaya çıkan hava, Hüseyin Hilmi Paşa'nın mecliste açıklama yapması yönündeydi. İttihatçı mebusların çoğunun destekledikleri görüş, hükümetin Lynch Şirketi'yle imzaladığı anlaşmanın meclis onayından geçmesiydi.⁶⁹ Gensoru hakkındaki görüşmeler, hükümetin 11 Aralık'ta Meclis-i Mebusan'da açıklama yapmasına karar verilmesiyle

⁶² “Linç İşî”, **Tasvir-i Efkar**, 7 Kanunuevvel 1909.

⁶³ “Linç Meselesi”, **Sabah**, 9 Kanunuevvel 1909.

⁶⁴ A.g.c , s.140.

⁶⁵ İttihatçı Mehmet Talat (Sönmez) Bey, Ankara mebusu olarak 1908-1912 yılları arasında Meclis-i Mebusan'da görev yapmıştı. Türk ve İttihatçıdır. Bkz., Feroz Ahmad, Dankwart A. Rustow, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Meclisler: 1908-1918”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı:4-5, İstanbul, 1976, s.273. 1922'de Ardahan mutasarrıflığına tayin edilmiş, cumhuriyetin ilanından sonra 1923-1927 yılları arasında da Ardahan Milletvekiliği yapmış ve 1950 yılında vefat etmişti. Bkz., http://www.ardahan.org.tr/haber_oku.php?HaberNo=101 (Son erişim, 5.4.2008). 1908 yılında Edirne'den mebus seçilen ve 1917 yılında sadrazamlığa getirilen İttihat ve Terakki'nin önde gelen simalarından Mehmet Talat Bey ile karıştırılmamalıdır.

⁶⁶ A.g.c., s.141-142.

⁶⁷ Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, İttihat ve Terakki'nin Anayasa Hukuku uzmanı ve aynı zamanda Mekteb-i Mülkiye'nin Hukuk-ı Esasiye hocasıdır. Bkz., Tunaya, a.g.e., s.89.

⁶⁸ Feroz Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yayınları, 4. Baskı, İstanbul, 1999, s.128.

⁶⁹ Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.15.

sona erdi⁷⁰ ve konu belirtilen tarihte Meclisi-i Mebusan'da görüşüldü. Meclise gelen Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, konuyla ilgili açıklamalarda bulundu. Hüseyin Hilmi Paşa'nın açıklamasından ve sabah verilen aradan sonra Meclis-i Ayan'ın hazırlamış olduğu imtiyaz kanunu ile ilgili yazı Meclis-i Mebusan'da okundu.⁷¹ Mehmetefendioğlu'na göre, verilen bu kanun teklifi, Meclis-i Ayan'ın Hükümetle Meclis-i Mebusan arasındaki gerginliği çözme amacı taşıyordu.⁷²

Görüşmeler Meclis-i Mebusan'da iki oturum sürmüştü. Çeşitli tartışmalardan sonra mesele, Hüseyin Hilmi Paşa ile İttihatçılar arasındaki ilişkiyi kopma noktasına getirmiş ve Hüseyin Hilmi Paşa İttihat ve Terakki yakınlığı son bulmuştu.⁷³ Sonuçta, Hüseyin Hilmi Paşa 28 Aralık 1909'da istifa etti ve Hüseyin Hilmi Paşa Hükümeti, 13 Ocak 1910 tarihinde kurulan İbrahim Hakkı Paşa Hükümeti göreve başlayana kadar “*müstafi hükümet*” olarak görevini sürdürdü.⁷⁴

Yeni kabineyi kuran İbrahim Hakkı Paşa Hükümeti zamanında anlaşma iptal edildi.⁷⁵ Hakkı Paşa, öncüllerinin verdiği karara bağlı kalmayarak Lynch imtiyazını reddetti ve bununla da kalmayarak İngiliz girişimcilerinin Irak'taki diğer imtiyaz tasarımlarını kabul etmedi.⁷⁶ Bu olay, katılımcı siyaset ile hükümetin kararının farklı

⁷⁰ “Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain”, **Tasvir-i Efkar**, 7 Kanunuevvel 1909.

⁷¹ “*Meclis-i Mebusan Riyaseti Celilesine İmtiyazat mukavelenamelerinden hangilerinin Heyet-i Teşriiye'den geçmesi ve hangilerinin Kuvve-i İcraiye ile alakadaran beyinde doğrudan doğruya teatisi lazım geleceğine dair bir kanun yapılmasını teklifen Heyet-i Ayan Reis Vekili Gazi Ahmet Muhtar Paşa Hazretleri tarafından verilen tahrir, esasen Heyet-i Umumiyece kabul olunmakla, tetkikatı, Layiha Encümenine havale olunmuş idi. İmtiyazatın enva ve şeraiti hakkında kanun vaz olununcaya kadar madenlerle taş ocakları gibi nizamatı mahsusaya tabi olanlar müstesna olmak üzere, diğer her nevi imtiyazat mukavelatının Heyet-i Teşriiye'den geçmesi hakkında encümeden verilen layiha-i kanuniye Heyet-i Umumiyece tasvip olunmakla, Kanun-u Esasinin 53. madde-i muaddelesi ahkamina tevfikana ve leffen tarafı Atilerine imal kılınmıştır ol babda.*

28 Teşrinisani 1325

Ayan Reisi

Sait”. Bkz., a.g.c., s.252.

⁷² Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.17.

⁷³ Ahmad, Temmuz 1909'da cemiyetin, Hüseyin Hilmi Paşa kabinesini devirip yerine daha ittihatçı bir kabine kurma olasılığı üstünde düşündüğünü belirtir. Bkz., Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.76.

⁷⁴ İbrahim Hakkı Paşa, 12 Ocak 1909 tarihli Hattı Hümayun ile Sadrazam oldu. Bkz., “Suret-i Hattı Hümayun”, **Sabah**, 13 Kanunusani 1909. Ayrıca bkz., Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.80; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18; Tunaya, a.g.e., ss.93-96.

⁷⁵ Kayalı, kabineyi kuran İbrahim Hakkı Paşa'nın ilk işinin Lynch konusunda verilen kararın tersine çevrilmesi olduğunu söyler. Bkz., Hasan Kayalı, **Jön Türkler ve Araplar, Osmanlılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2003, s.113.

⁷⁶ Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, s.150. Ne tasadıftür ki, 1913 yılında İngiltere'ye konuyla ilgili bir anlaşmaya varmak için giden Hakkı Paşa olmuştu.

yollarla değiştirilebilmesinin mümkün olacağı yorumuna yol açmıştı.⁷⁷ Ayrıca bu olayın Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin dönüm noktası olduğu varsayımı üzerinde de duruldu.⁷⁸ Fırat ve Dicle nehirlerinde Osmanlı-İngiliz ortaklığı ile kurulacak bir şirket üzerine ortaya çıkan mesele, Osmanlı gündeminden uzun sayılabilecek bir süre düşmemiş ve sonuçta anlaşma uygulama alanı bulamamıştı. Gerek yerel tepkiler gerek mecliste anlaşmaya karşı takınılan olumsuz tavır ve gerekse dolaylı yoldan da olsa yabancı etkisi böyle bir şirketin kurulmasını engellemişti. Lynch şirketinin bölgedeki faaliyeti devam ediyordu ve daha geniş yetkilere sahip bir Osmanlı-İngiliz gemicilik şirketi kurulması fikri, İngilizlerin bu yenilgisi ile bitmiş değildi.

1.1.4. Fırat ve Dicle Nehirlerinde İngilizlerin Tekrar Ortak Şirket Kurma Çabaları

1909 yılında Lynch Meselesi'ne karşı gerçekleşen olaylar sonucu kabine değişikliği olmuştu. Basında, Meclis-i Mebusan'da ve yerel gruplar arasında meseleye karşı büyük bir alaka oluşmuştu ve konu haftalarca gündemde kalmıştı. Bu durumda İngiliz Dışişleri Bakanlığı, Osmanlı yöneticilerine daha fazla baskı yapmayı bıraktı ve plan gündemden düştü.⁷⁹ Ancak konu birkaç sene sonra tekrar canlandı. Osmanlı Hükümeti 1912 Mayıs'ında Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletilmesi için imtiyaz itasına hazır bulunduğunu beyan etti.⁸⁰ Planın tekrar gündeme gelmesi iki Balkan Savaşı arasında olmuştu. Görüşmelerin başlangıcı, 17 Aralık 1912'de toplanan Londra Barış Konferansı'nda kesin bir karara varılmayıp konferansın uzadığı günlere denk gelmekteydi. Fırat ve Dicle nehirlerinde ortak şirket kurmak için görüşmelerin tekrar başlaması, I. Balkan Savaşı sonrasında İngilizlerden destek

⁷⁷ Kayalı'ya göre hükümeti istifaya götüren ve kararın değişmesine neden olan temel etken yerel tepkilerdi. Bkz., Kayalı, a.g.e., s.113.

⁷⁸ Akşin, Lynch imtiyazının iptalinin kısa vadede yanlış bir hareket olarak görülebileceğini belirtir ve arkasından bu tahlil doğruysa, Lynch işinin İttihat ve Terakki-İngiltere ilişkilerinin dönüm noktası olduğunu söyler. Bkz. Sina Akşin, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, İmge Kitabevi, 4. Baskı, İstanbul, 2006, s.260.

⁷⁹ Kent, a.g.m., s.211. İngiliz elçisi Lowther 19.10.1910 tarihli raporunda; Ajans Ottoman'ın Lynch kumpanyasına karşı bir kampanya başlattığını bildirir. Bkz., Orhan Koloğlu, **Basın Patlaması**, BAS-HAŞ, İstanbul, 2005, s.159.

⁸⁰ **BOA**, Prof. Dr. Cavit Baysun'un Terekesinden Satın Alınan Evrak, 3/67, 1.5.1912.

arama amacını taşıyordu.⁸¹ Bu yüzden olmalıdır ki, Osmanlı temsilcisinin İngiltere'ye gitmesiyle görüşmeler tekrar başladı.⁸² İngiltere'ye giden Hakkı Paşa, İngiliz Dışişleri Bakanı Edward Grey ile dört ay süre ile Yakınoğu sorunlarını görüştü. 1913 Mayısında Türk-İran sınır anlaşmazlıkları, petrol alanları, Fırat, Dicle ve Şattülarab trafiği, Mezopotamya'nın sulanması, Kuveyt'in durumu gibi konularda anlaşmalara varıldı. Bu konulardaki anlaşmalar, Türkiye ile İngiltere arasında 29 Temmuz 1913, 21 Ekim 1913⁸³ ve Haziran 1914'te imzalanan antlaşmalarla onaylandı ve kesinleşti.⁸⁴

Hakkı Paşa ile Edward Grey'in görüşmeleri sırasında iki devletin ortaklaşa kuracağı vapur şirketi hakkında bazı esaslar 29 Temmuz 1913 tarihinde belirlenmişti.⁸⁵ Anlaşmanın üzerinde yapılan değişikliklerden sonra sözleşmenin son hali 38 madde olarak 12.12.1913 tarihinde Lord Inchcape ve Hakkı Paşa tarafından imzalandı.⁸⁶ Lynch şirketinin haklarının korunacağı '*imtiyazatına(!) hiçbir vecihle dokunulmaması*' bu belgenin içinde yer almıştı.⁸⁷ Lynch şirketinin hakları korunuyordu ancak şirketin buradaki nüfuzu azalıyordu. 1913-1914'de yapılan anlaşmalar sonucunu Earle, küçük bir havuzda büyük bir balık olan Lynch kardeşlerin büyük bir gölde küçük bir balık durumuna geldiğini söylüyordu.⁸⁸ Lynch şirketinin bu anlaşmaya yönelik tepkisini azaltmak için Lynch şirketi de kurulan yeni şirkette hisse sahibi yapılmıştı.⁸⁹

Fırat ve Dicle nehirleri ile Şattülarab üzerinde gemi ve mavnalarla taşıma tekeli, "*Peninsular and Oriental*" ve "*British India Steam Navigation*" Gemicilik Şirketlerinin Başkanı Lord Inchcape'in kuracağı Osmanlı İrmak İşletmesi Şirketi'ne

⁸¹ "Aslında Türk ulusçuluğunun şahlanıp yaygınlaştığı bir dönemdir bu. Ama dış siyasetin ve iç zaafların amansız zaruretleri böyle bir siyaseti gerekli gösteriyordu." diyen Akşin, Balkan Savaşları sırasında ve dış destek aranan bu dönemde bu hareketin çokta yadırganmaması gerektiğini söylemektedir. Akşin, a.g.e., s.246.

⁸² Osmanlı hükümetinin olağanüstü temsilcisi Hakkı Paşa, 13 Şubat 1913 tarihinde, "*İngiltere ile bir anlaşmaya varmak için, kaldırılmadık taş bırakmamak talimatı*" ile Londra'ya gitmişti. Bkz., Earle, a.g.e., s.235.

⁸³ Rusların anlaşmalara tepkisini azaltmak için "geçmiş haklara ve kapitülasyonlar dokunmayacak" şeklinde bir beyanname yayınlandı. İkinci, a.g.e., s.337.

⁸⁴ Earle, a.g.e., s.235-236; İkinci, a.g.e., ss.329-337.

⁸⁵ Akşin anlaşmanın 29 Temmuz 1913'te kesinleştiğini belirtiyor. Bkz., Akşin, a.g.e., s.246.

⁸⁶ **BOA, HR. SYS**, 92/2, 12.12.1913; İngiliz Dışişleri Bakanlığı, daha 1912 yılında şirketi yeniden düzenlemesi için Lord Inchcape'e yetki vermişti. Bkz., Kent, a.g.m., s.230, dn.91.

⁸⁷ **BOA, HR. SYS**, 92/2, 12.12.1913.

⁸⁸ Earle, a.g.e., s.241.

⁸⁹ Soy, a.g.e., s.183.

verilecekti. Osmanlı Hükümeti'nin yarı hisselerine sahip olduğu bu şirket, Babıali'nin görevlendireceği bir komisyonla işbirliği yaparak Mezopotamya nehirlerinde trafiği düzenlemek ve gereken tesisleri kurmak için tam bir yetkiye sahip olacaktı. Lord Inchcape'in ayrıcalığı 60 (son sözleşmede 99) yıl süreli olacak ve anlaşma her on yılda bir uzatılabilecekti.⁹⁰ Bir Osmanlı şirketi olarak oluşturulan yeni şirket, dışarıdan ithal ettiği malzemeler için gümrük vergisinden ve diğer bütün vergilerden muaf tutuluyordu.⁹¹ Bu anlaşma ile İngilizlerin, bölgedeki çıkarlarını savunma konusunda büyük bir kuvvet kazanıyordu.

I. Dünya Savaşı öncesinde şirketi oluşturma işlemleri devam ediyordu. İdare-i Nehriye yeni kurulacak şirkete devredilecekti. Devir işlemi için ön çalışmalar başlamıştı.⁹² Anlaşma bir gensoru önergesi üzerine Meclis-i Mebusan'a taşınmıştı ve onayı bekleniyordu.⁹³ Onay ertelenmiş ve I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle anlaşma 1909 yılında olduğu gibi yine uygulama alanı bulamamıştı.

Lynch şirketi eskisi gibi seferlerine devam ediyordu. 1911 yılında Lynch şirketinin Fırat ve Dicle nehirlerinde izin verildiği ölçüde ve şartlarda taşımacılık yapabileceği bildirilmişti.⁹⁴ I. Dünya Savaşı'nın çıkmasından ve savaşın Ağustos ayında tüm Avrupa'ya yayılmasından sonra 1 Eylül 1914 tarihinde Hariciye Nezareti'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazı ile Lynch şirketinin vapurlarının seferleri durdurması beyan edilmişti.⁹⁵ 6 Ocak 1915 tarihinde Lynch şirketinin Musul'daki sorumlusu Sivas'a gönderilmiş ve şirkete ait alet ve edevat kayıt altına alınarak devlet elinde tutulmuştu.⁹⁶

⁹⁰ **BOA, HR. SYS**, 92/2, 12.12.1913; Ayrıca bkz., Earle, a.g.e., s.236-237; Ekinci, a.g.e., s.345-346; Soy, a.g.e., s.182-183; Mahmut Şevket Paşa, Fırat ve Dicle üzerinde, Şattularab ve Basra Körfezi'nden Anadolu'ya kadar vapur işletilmesi için yarı yarıya Türk ve İngiliz sermayesinden kurulu bir şirkete 21 sene devam edecek bir imtiyaz verilmesinin kararlaştırıldığını bildirir. (Ancak anlaşmanın son hali 99 yıldır.) Bkz., Mahmut Şevket Paşa, **Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 193-194.

⁹¹ **B DFA XX** 1985, Doc. 61, 4 Aralık 1914, 422'den aktaran Soy, a.g.e., s.183.

⁹² Nisan 1914'te İdare'yi Nehriye vapurlarının ne kadar edeceğini araştırmak için Basra ve Bağdat'a Inchcape tarafından memur göndereceği bildiriliyordu. Haziran'da İdari Nehriye vapurları, emlaki ve çeşitli alet-edevatı için bedel belirlenmişti. **BOA, DH. KMS**, 2-1 \ 39. 25.6.1914.

⁹³ Ekinci, a.g.e., s.357.

⁹⁴ **BOA, HR. HMS. İŞO**, 203/3, 5.8.1911.

⁹⁵ **BOA, DH. EUM. 5. Şb**, 18/31-N, 1.9.1914.

⁹⁶ **BOA, DH. EUM. 5. Şb**, 7/43, 6.1.1915.

1.1.5. Lynch Meselesi ve Büyük Güçler

Basra ve Basra'dan Mezopotamya'ya doğru uzanan bölgede, 19. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'nin egemenliğini etkileyebilecek bir güç kendisini gösteriyordu. Abdülhamit'in padişahlığı zamanında Osmanlı topraklarında giderek nüfuzunu artıran Almanya, zamanla etkisini Basra'ya kadar ulaştırdı. Alman etkisi bu bölgede artıyordu ve İngiliz Dışişlerine, İngiliz hükümetinin bu konuda bir şeyler yapması gerektiğine dair yazılar gönderiliyordu.⁹⁷

George Lloyd, 1908 yılında Ticaret Kurulu Ticari İstihbarat Danışma Komisyonu'na sunduğu raporda, İngiltere'nin, Hindistan çıkarlarıyla yakından bağlantılı olan bu bölgede İngiliz ticaretinin hakim bir duruma gelmesi için doğrudan müdahalede bulunmasını öneriyordu.⁹⁸ İngiltere hükümeti zamanla bölgede İngiliz çıkarını geliştirmeye ve korumaya yönelik girişimlerde bulundu. İngiliz Dışişleri Bakanlığı, Mezopotamya'nın hemen her yerinde, İngiliz çıkar gruplarının imtiyaz almalarına yardımcı oldu.⁹⁹ İngiltere'nin desteklediği sermayedarlardan biri de Lynch kardeşlerdi. Lynch kardeşlerden biri olan, Henry Finnis Bloss Lynch'in 1906-1910 yılları arasında İngiliz Parlamentosu'nun bir üyesi olması,¹⁰⁰ İngiliz Hükümeti'nin Lynch şirketine yönelik tutumunu kuşkusuz etkilemişti.¹⁰¹ Ayrıca, Fırat ve Dicle nehirlerinde taşımacılık teşebbüsünün Irak ve Elcezire'de sulama ve Irak petrolünün¹⁰² işletilmesi gibi mühim işlerle akalı olması bu meseleyi İngiltere için önemli kılan unsurlardı.¹⁰³

İngiliz Dışişleri, İngiliz çıkar gruplarının imtiyaz almalarına çeşitli yollardan destek veriyordu. Mesela, Lynch şirketi ile kurulacak ortaklığın sonucunda yani İngiliz çıkarlarının bölgede kuvvet kazanması için, İngiltere'nin Osmanlı

⁹⁷ 1896-1906 yılları arasında, Basra Körfezindeki deniz nakliyatında, Alman payı %1'den %10'a ulaşmış olması İngilizleri telaşa düşürecek mahiyetteydi. Bkz., Kent, a.g.e., s.207..

⁹⁸ "Report upon the conditions and prospects of British trade in Mesopotamia", Özel Komiser George Lloyd tarafından Ticaret Kurulu Ticari İstihbarat Danışma Komisyonu'na sunulan rapor, 1908, **FO Confid. Print 9324A**, s.68'den aktaran Kent, a.g.m., s.211.

⁹⁹ Kent, a.g.m., s.211.

¹⁰⁰ Earle, a.g.e., s.177, dn.7.

¹⁰¹ Ancak bu etkiyi ve/veya etkinin boyutlarını saptayabilecek herhangi bir kaynağa ulaşamadık.

¹⁰² Musul ve Bağdat havalisinde Dicle-Fırat nehirleri havzasında yapılan petrol araştırmalarının yerlerini gösterir harita için bkz., ek 1.

¹⁰³ Rohde, a.g.e., s.66-67.

İmparatorluğu'nu Girit meselesinde destekleme vaadinde bulunduğu ileri sürülüyordu.¹⁰⁴ Aynı destek sözünün, Chester Projesi'nin Osmanlı idaresi tarafından onaylanmayı beklediği günlerde projeye karşı olan Almanlar tarafından da verildiği söyleniyordu.¹⁰⁵ İngiltere, çıkar sağlama amacıyla Girit meselesini kullanırken Almanya çıkarlarının bozulmaması için bu yolu seçiyordu.

İngiliz Dışişleri'nin İngiliz çıkar gruplarının imtiyaz almalarına yardımcı olmak amacıyla kullandığı başka bir yol, gümrük vergisinin arttırmasına ilişkindi. Gümrük vergisini arttırma kozunu çok iyi kullanan İngiltere, Osmanlı üzerinde bu yolla büyük bir etki sağlayabiliyordu.¹⁰⁶ Mahmut Şevket Paşa zamanında gümrük resminin %4 arttırılması için Mösyö Inchcape'e bir imtiyaz verilmeseydi İngiltere bu artışı kabul etmeyecekti.¹⁰⁷ İngiltere'nin gümrük vergisinin %4 arttırılmasına müsaade etmesi, diğer devletlerin de bunu kabul etmesi ile geçerli olacağı için aslında bu büyük bir başarı değil veya büyük fedakarlıklara değmeyecek bir başarı idi.

İngiliz Hükümeti'nin Lynch şirketine verdiği destek hakkında yapılan yorumlarda, genellikle göze çarpan en önemli unsur Alman tehlikesiydi. Hoffmann, "*Bağdat demiryolu ile ilgili Deutsche Bank'ın Mezopotamya petrollerine olan ilgisinin, İngiliz petrol stratejisi ile karşı karşıya kalması doğaldı.*" saptamasını yaparken bunun yanında İngiltere'nin, 20. yüzyılın hemen başında Mezopotamya'da petrol ayrıcalığı konusunda hiçbir planı olmadığına işaret ediyordu.¹⁰⁸ Kent'e göre,

¹⁰⁴ "Linç Meselesi Hakkında", **İkdam**, 26 Teşrinisani 1909.

¹⁰⁵ 1669 yılında Osmanlı egemenliğine giren Girit'te, buradaki Rum nüfus nedeniyle özellikle 19. yüzyılın sonlarına doğru bazı sorunlar yaşanıyordu. Osmanlı ordusunun Yunan kuvvetlerini yenilgiye uğrattığı 1897 Teselya Savaşı'ndan sonra büyük devletlerin de araya girmesiyle Girit'in muhtariyeti Osmanlı tarafından kabul edildi. Meşrutiyetin ilanından sonra Girit genel meclisi Yunanistan'a katıldığını ilan etti. Bu karar büyük devletlerce tanınmayınca Yunanistan da ilhakı kabullenmedi. Girit sorununun sürekli gündemde tutulması büyük devletler için önemliydi. Girit sorunu varoldukça büyük devletler Osmanlı iç işlerine karışabilecek, bu sorunu kendi menfaatleri için kullanabilecek ve çözümün gecikmesi ile kazanılan zaman içinde Girit'in kaderini belirleyebilecekti. 30 Mayıs 1913 tarihinde imzalanan Londra Anlaşması'nın 4. maddesine göre Osmanlı, Ada'yı büyük devletlere bırakmıştı. 14 Aralık 1913 tarihinde Yunan Kralı, Ada'nın Yunanistan'a katıldığını ilan etmişti. Ayrıntılı bilgi için Bkz., Ayşe Nühket Adıyeko, **Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı (1896-1908)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.

¹⁰⁶ Sir E. Grey'den Sir G. Buchanon'a gönderilen yazıda, gümrük vergilerinin arttırılmasına razı gelineceğinin söylenmesinin Türklere harikulade bir etki yapacağı belirtiliyor. Sir E. Grey'den Sir G. Buchanon'a gönderilen yazı için bkz., Erol Ulubelen, **İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1982, s.175. Ayrıca bkz., Kent, a.g.m., s.209.

¹⁰⁷ **BOA, DH. KMS**, 2-1 \ 39, 5.2.1914.

¹⁰⁸ Karl Hoffmann, **Oelpolitik und Angelsachsischer Imperialismus**, Berlin, 1927 ss. 67-72, Issawi, a.g.e. içinde, s.199-200.

“İngiliz Hükümeti için Mezopotamya ve Körfez ticaretindeki temel sorun, Alman rekabeti karşısındaki kayıtsızlıktı.”¹⁰⁹ Alman rekabetine karşı takınılan bu kayıtsızlıktan şikayet eden George Lloyd “İngiliz ticareti Bağdat pazarında tek ayak üstünde duruyor.” diye tepkisini gösteriyordu.¹¹⁰

Lynch şirketi, İdare-i Nehriye ile birleşerek bir Osmanlı şirketi konumuna gelme konusunda İngiliz Hükümeti’nin tam desteğini almıştı. Bunun sebebini, Lynch şirketinin özel konumundan çok, İngilizlerin bölgedeki İngiliz çıkarlarını korumaya çalışmasında aramamız daha mantıklı olur. Kent’in de işaret ettiği nokta budur: “Lynch firmasına İngiliz desteği, hükümetin şirketin meziyetlerine inancından çok, Alman rekabetinden duyduğu kaygının doğrudan bir yansımasıydı.”¹¹¹ Çünkü Bağdat demiryolu inşası ilerliyordu ve bölgedeki İngiliz çıkarları bundan olumsuz etkileneceklerdi. İngilizlerin bu soruna bir çözüm bulmaları gerekiyordu.

Aynı dönemde Almanlar da bir İngiliz girişiminin bölgede İngilizler lehine büyük bir kazanç sağlamasından rahatsızdılar. Alman Büyükelçisi Marschall von Bieberstein, iki şirketin birleştirilerek yeni bir şirket oluşturulmasını İngiltere’nin bölge taşımacılığında tekel oluşturma girişimi olarak değerlendirmişti.¹¹² Mezopotamya bölgesinin, Almanların Bağdat Demiryolu ve İngilizlerin Fırat ve Dicle’de taşımacılık ile elde etmeye çalıştıkları ve ettikleri çıkarları nedeniyle bir çatışma alanı haline gelmesi kaçınılmazdı.

İngilizlerin tekrar Osmanlılar ile ortak bir şirket kurma görüşmeleri başladığı zaman, bundan en çok etkilenecek devlet Almanlardı. İngilizler de bölgedeki Alman nüfuzunun artmasından çekiniyordu. Dönemin sadrazamı Mahmut Şevket Paşa, günlüğünde, “İngiltere aslında bizden değil, Basra Körfezine kadar nüfuzları erişir mi diye Almanlardan çekiniyordu.”¹¹³ diyerek, İngilizlerin neden aynı projeyi tekrar gündeme getirdiğini de açıklamış oluyordu. Bu dönemde Osmanlı’nın Mezopotamya

¹⁰⁹ Kent, a.g.m., s.208.

¹¹⁰ “Report upon the conditions and prospects of British trade in Mesopotamia”, Özel Komiser George Lloyd tarafından Ticaret Kurulu Ticari İstihbarat Danışma Komisyonu’na sunulan rapor, 1908, **FO Confid. Print 9324A**, s.4’den aktaran Kent, a.g.m., s.208

¹¹¹ Kent, a.g.m., s.211.

¹¹² **PA-AA R14045**, 22 Kasım 1909, A19347’den aktaran Soy, a.g.e. s.176.

¹¹³ Mahmut Şevket Paşa, a.g.e., 152.

üzerindeki politikası, İngiliz ve Alman çıkarlarının çatışmasından faydalanmak olarak görülüyordu.¹¹⁴

Bölgede birbirlerinin girişimlerini tedirginlikle izleyen ve artık birbirlerine karşı kesin bir üstünlük sağlayamayacaklarını anlayan İngiltere ve Almanya, kendi çıkarlarını korumak için en mantıklı yolun bir anlaşmaya varmak olduğunu anladılar.¹¹⁵ Hakkı Paşa ile Lord Inchcape arasında ortak bir şirket kurmaya yönelik imzalanan anlaşmadan sonra İngilizler Almanların da onayını almak istediler. 1914 yılında İngiltere-Almanya (Lord Inchcape ve Bağdat Demiryolu Şirketi) arasında imzalanan bir anlaşma ile Lord Inchcape'in Osmanlı yönetimi ile yapmış olduğu anlaşma, Almanlar tarafından tanınmış oldu.¹¹⁶ Earle bu anlaşmanın, on yıldan beri Mezopotamya'da Almanların yapmak istedikleri demiryolları yüzünden kopmuş olan fırtınayı durdurduğunu ve bunun her iki tarafa da yarar sağladığını belirtmişti. Hatta ona göre, savaş patlak vermesiydi bu anlaşma İngiliz-Alman yakınlaşmasında da büyük bir rol oynayacaktı.¹¹⁷

İngilizlerin bu bölgede güçlenmesini istemeyen bir başka büyük güç olan Rusya'nın İngilizlerin bu hareketlerini engellemeye çalıştığı söylenebilir.¹¹⁸ Rusya'nın da Basra'da ilgisi olduğuna ilişkin bazı göstergeler vardı. Rusya tarafından 1900'de bu bölgeye ziyaretçi gönderildiği biliniyor. 1903 yılında düzenli nehir taşımacılığı Rus Ticaret ve Taşımacılık Şirketi tarafından bir törenle açıldı ve bu taşımacılık 1914'e kadar devam etmişti.¹¹⁹ 1913 yılında Almanların İstanbul Büyükelçisi Wangenheim, İngiliz-Alman mücadelesinin Rusların çıkarlarına hizmet ettiğini bildirmişti.¹²⁰ Ayrıca Avusturya'nın da bu bölgeye ilgi gösterdiğini söyleyebiliriz.¹²¹ Tüm bunlara rağmen bölgede söz sahibi olan iki devlet vardı ve

¹¹⁴ Karl Hoffmann, a.g.e, ss.67-72, Issawi, a.g.e. içinde, s.200-201.

¹¹⁵ 1913 yılında Almanların İstanbul Büyükelçisi Wangenheim, Osmanlı devletindeki her İngiliz'in sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda değil, dünyanın her yerinde İngiliz Alman ittifakı düşüncesinde olduğunu bildirmişti. Bkz., **PA-AA R14152**, 24 Nisan 1913, A8753' den aktaran Soy, a.g.e., s179-180

¹¹⁶ Earle, a.g.e., s.249.

¹¹⁷ Anlaşma maddeleri ve yazarın görüşü için bkz., Earle, a.g.e., ss. 240-247.

¹¹⁸ Issawi, a.g.e., s.150.

¹¹⁹ Bu taşımacılık, Odesa ve Basra arasında kısa bir mesafede idi. Eugene Staley, "Business and Politics in the Persian Gulf: The Story of the Wöneckhaus Firm", **Political Science Quarterly**, XLVIII (1933), 367-385, Issawi, a.g.e. içinde s. 351-352, dn.1.

¹²⁰ **PA-AA R14152**, 24 Nisan 1913, A8753' den aktaran Soy, a.g.e., s179-180.

¹²¹ Dahiliye Nezareti'nden Bağdat, Basra, Musul, Suriye, Beyrut Vilayetleri ile Zor Mutasarrıflığına gönderilen bir telgrafta, Avusturya tebaasından üç zatın ilk baharda Fırat ve Dicle nehirleri civarı ile

onların buradaki çıkarlarını korumaya yönelik yaptıkları anlaşma, büyük savaşın çıkması ile işlevini kaybetmişti. İngiltere savaş zamanında kademe kademe bölgeyi ele geçirmişti. 1916 Mayıs'ında İngiliz delegesi Syks ile Fransız delegesi Picot arasında yapılan gizli anlaşma sonucunda Elcezire ve Irak'ın Basra Körfezi'ne kadar olan mevki İngilizlere bırakılmıştı.¹²² Böylece İngiltere'nin bölgeye vermiş olduğu önem bir kez daha görülmüştü.

Suriye ve Filistin taraflarında tetebbüat-ı fenniye icrası için çıkacakları seyahatte bir mahzur olup olmadığı soruluyor. **BOA, DH. MUI**, 57/53, 31.1.1910.

¹²² Rohde, a.g.e., s.99.

1.2. LYNCH MESELESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR

1.2.1. Lynch Meselesi ve Meclis-i Mebusan: Meselenin Mecliste Görüşülüp Görüşülmemesi Üzerine Çıkan Tartışmalar

'Lynch Meselesi' olarak adlandırdığımız ve dönemin literatüründe de aynı tanımlama ile ele alınan konu, hükümet tarafından Meclis-i Mebusan'a gönderilip mebusların görüşü sorulan bir imtiyaz sözleşmesi değildi. Hükümet, Fırat ve Dicle nehirlerindeki taşımacılıkta İngiliz bir firmayla ortaklık kurma girişimini kendi başına, Meclis-i Mebusan'ın görüşüne başvurmadan tamamlamak niyetindeydi. Mebuslardan bazıları konunun neden meclise getirilmediği konusunda şüpheli davranınca konu meclise gelmiş oldu.

Lynch meselesinin Meclis-i Mebusan'da görüşülmesi gerektiği ve konunun neden hala meclise gelmediğine dair meclise iki gensoru önergesi verilmişti. Bu önergelerden biri Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey¹²³ ve arkadaşlarına diğeri ise Bağdat Mebusu Mehmet Şevket Paşa'ya¹²⁴ aitti. İkinci önerge mecliste okunmamıştı. İsmail Hakkı Bey'in önergesi ile konu, meclise girmiş oluyordu. Gensoru önergesi sadece sadrazama değil tüm kabineye yönelikti. 29 Kasım'da meclise verilen önerge¹²⁵ kabul edilerek, 'Lynch Meselesi' Meclis-i Mebusan'da görüşülmeye

¹²³ İsmail Hakkı Bey (Babanzade) (1876-1973): 1. dönem Bağdat mebusluğu yapan Hakkı Bey, Kürt ve İttihatçıdır. Mülkiyelidir (ama bitirememiştir, son sınıfta mülkiyeden çıkarılmıştır), avukatlık, gazetecilik ve öğretmenlik yapmıştır. Bkz., Fevzi Demir, **Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2007, s.383; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.282; **Türk Parlamento Tarihi (I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt:2, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1998, s.280. Rustow-Ahmad, İsmail Hakkı Bey'in 2. dönemde de mebusluk yaptığını yazmaktadırlar. Hüseyin Cahit, İsmail Hakkı Bey hakkında şunları söylüyordu: "*İsmail Hakkı, İttihat ve Terakki içinde münevver, Avrupa'yı bilir, okumuş ve daima okuyan, çalışan bir unsur idi.*" Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2002, s.119.

¹²⁴ Mehmet Şevket Paşa (1857-1916): Arap ve İttihatçı olan Mehmet Şevket Paşa, 1. dönemde Divaniye, 3. dönemde de Bağdat mebusluğu yapmıştır. Mektupçuluk, mutasarrıf vekilliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.383; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.283; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.283.

¹²⁵ "*Memalik-i Osmaniye'nin en cesim iki nehrinde seyri sefainin tahtı inhisara, vazı ile bir şirkete itası takarrür etmek üzere bulunduğu istihbar kılındığından ve keyfiyetin Meclisi Millice tasdiki iktiza ettiği halde, henüz ol baptaki mukavelename mürrur etmemiş olduğundan, gerek inhisarın itası esbabının ve gerek mukavelenamenin Meclise ademi irsali keyfiyetinin Makamı Sadaretten istizahı zımında işbu takrir tarafımızdan takdim olunmuştur.*

16 Teşrinisani 1325

Bağdat Mebusu

İsmail Hakkı ve Rüfekası", **MMZC**, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.140.

başlanmıştı. Böylece Lynch meselesi meclise girdi ama görüşmenin temeli imtiyazın verilip verilmemesinin tartışılması değil imtiyazın kabulünde meclisin söz sahibi olup olmayacağını belirlenmesiydi. Bu eksende gelişen tartışmalar, işin gerçeği, mebusların Lynch meselesine de bakışını ortaya koyuyordu. Çünkü konu mecliste iki inikad (toplantı) ve beş celse (oturum) sürmüştü. Bu süre zarfında pek çok mebus söz almış ve konu etraflıca tartışılmıştı.

İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesinin kabulü ile Meclis-i Mebusan'da konu üzerine görüşmeler başlayacağı zaman, Meclis Başkanı Ahmet Rıza Bey konuşmak isteyenlerin isimlerini yazdırması çağrısında bulundu. Katılımın ne kadar çok olduğunu Manastır Mebusu Pançedoref Efendi'nin¹²⁶ şu sözlerinden anlıyoruz: *"Reis Bey! Söz söylemeyecek olanların isimlerini kaydediniz."*¹²⁷ Konu üzerine tartışmalar devam ederken İsmail Hakkı Bey konunun önemini vurgulayarak katılımın çokluğundan memnun görülüyordu: *"Fakat efendim bu mesele o kadar mühimdir ki bu meseleyi yalnız bugün değil, üç gün, üç hafta müzakere etsek kimse bizi tayip etmez (ayıplamaz) ve Meclisimiz hakkında hakikaten ehemmiyetli bir mesele ile iştiğal ediyor deniyor. Bununla herkes iftihar eder. Bundan dolayı telaş etmek, gürültü çıkarmak değil, bilakis memnun olmak lazım gelir."*¹²⁸ Hüseyin Cahit ise konuyla ilgili ilk toplantıdan sonra meclisi ele alan yazısında, söz isteyenlerin arkasının kesilmediğini ama söz alanların değindikleri konuların çoğunun tekrardan ibaret olduğunu belirtiyordu.¹²⁹

İsmail Hakkı Bey, gensoru önergesini Meclis-i Mebusan'a verdiği zaman önerge mebusların çoğu tarafından olumlu karşılandı. Daha önergenin kabulü aşamasında bile mebuslar, imtiyazlara karşı nasıl bir tutum takındıklarını gösteriyorlardı. Kırkkilise Mebusu Emrullah Efendi¹³⁰, böyle bir mukavelenamemin

¹²⁶ Pançedoref Efendi (1879-...): 1. ve 2. dönem Manastır mebusudur. Bulgar ve sosyalisttir. Savcılık ve Meclis-i Mebusan'da Hariciye ve Ticaret Encümenlerinde zabıt katipliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.356; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.267; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.494.

¹²⁷ A.g.c., s.245.

¹²⁸ A.g.c., s.258.

¹²⁹ Hüseyin Cahit, "Bir Ders-i İbret", **Tanin**, 13 Kanunuevvel 1909.

¹³⁰ Emrullah Efendi (1858-1914): 1. ve 2. dönemde Kırkkilise mebusluğu yapan Emrullah Efendi, Türk ve İttihatçıdır. İdareci, meslek sahibi ve eğitimci. Maarif Nazırlığı ve Meclis-i Mebusan'da Muvazene-i Maliye Encümeni Reisliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.358; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.268; Ali Çankaya, **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, Cilt:2, Örnek Matbaası, Ankara, 1954, s.52-53; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.347. Emrullah Efendi hakkında, Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler adlı ansiklopedide şunlar yazılıdır: *"Temiz ahlaklı, idealist, pek çalışkan, tam feylezof vari giyinen bu*

mutlaka Meclis-i Mebusan'da tetkik edilmesi gerektiğini belirtirken, İstanbul Mebusu Kirkor Zöhrap Efendi¹³¹, hükümette bulunan kişileri dinlemeksizin, burada kendi kendimize karar veremeyiz diyordu. Emrullah Efendi'ye göre bu mesele, hükümetin iktisadi hayatıyla alakalı olduğu için Meclis-i Mebusan'a gelmeliydi.¹³² Bağdat Demiryolu imtiyazının indirdiği darbenin acısının unutulamayacağına değinen Emrullah Efendi'ye Halep Mebusu Nafi Paşa¹³³ destek vererek “*Alman*

insan-ı kamildi. Kafasını yalnız ilmi meselelere hasrettiğinden dalgınlığı darb-ı mesel haline gelmişti.” Emrullah Efendi'nin meşhur dalgınlardan biri olduğunu söyleyen Hüseyin Cahit, onun hakkında şunları söyler: “*Yuvarlak ve kocaman renkli yüzü ve çehresini çerçeveleyen geniş, dağınık ve mebzul sakalı ile tam gösterişli bir babayiğit tesiri yapardı. Fakat onun yiğitliği pazularında değil kafasında ve yorulmadan çalışmasında idi; kalbindeki emellerde, zihnindeki ideallerde idi. Sıcak, ateşli ve kolay bir söyleyişi vardı. O, yaradılışının bütün kabiliyetlerini, iradesini vatanının hayrına ve selametine hasretmişti. Abdülhamit devrinin hürriyet ve meşrutiyet hülya eden temiz adamlarından, idealistlerinden idi.*” Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, ss.159-163.

¹³¹ Kirkor Zöhrap Efendi (1861-1916): 1., 2. ve 3. dönemde İstanbul mebusluğu yapmıştır. Ermeni ve Taşnak'tır (Rustow-Ahmad, liberal diyor). Mühendis, avukat ve yazardır. Bkz., Demir, a.g.e., s.359; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.269; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.410. Toprak, Zöhrap Efendi'nin Cavit Bey'in tersine hiç olmazsa ılımlı himayeciliğin kabul edilmesini istediğini belirtiyor. Bkz., Zafer Toprak, **Türkiye'de “Milli İktisat” (1908-1918)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.112. Hüseyin Cahit Yalçın, Zöhrap Efendi hakkında şunları söyler: “*Zöhrap Efendi çoğunlukla muhalifler arasında bulundu. Ama İttihatçılarla bağımsızlığını koruyarak iyi konuşurdu. Siyasi ahlaki insana her zaman duraksama aşılama birliktir, kendisi çok zeki, sevimli, görüşmesi tatlı bir adamdı.*” Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasal Anılar**, (Yay. haz. Rauf Mutluay), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1976, s.234. İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther, raporunda Zöhrap Efendi hakkında şunları yazmıştı: “*O bir Ermeni'dir ve geçmişte Ermeni devrimcilerle ilişkisi olduğundan şüphelenilen ünlü bir avukattır. Çok akıcı konuşur ve hazır cevaptır.*” Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print**, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65'den aktaran Yaşar Özüçetin, Sıddık Yıldız, “14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: ‘İngiliz Gözüyle Osmanlı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan’”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Volume:1, Issue:2, Winter 2008, s. 381, http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi2/sayi2pdf/ozucetin_yasar_ve_yildiz_sadik.pdf (Son erişim, 24.7.2008). Araştırmacı Arşag Alboyacıyan, Zöhrap Efendi'nin İttihatçılara yakın olduğunu belirtmesine karşın ona sürekli şüphayle bakıldığını söyler. Zöhrap Efendi, 21 Şubat 1911 tarihinde meclisteki konumunu şöyle belirtir “*ne sağ ne sol*”. Bkz., Krikor Zohrab, **Öyküler**, (Yay. haz. Hermon Araks), Aras Yayıncılık, İstanbul, 2001, s.169-170. Rıza Nur, Zöhrap Efendi'nin İttihatçıların destekçisi olduğunu ve her vesilede onları müdafaa ettiğini söylüyor. Bkz., Rıza Nur, **Hayat ve Hatıratım**, Cilt:1, (Yay. haz. Abdurrahman Dilipak), İşaret Yayınları, İstanbul, 1991, s.328. Arsen Avagyan, Zöhrap'ın aslında İttihatçılara değil Taşnaksutyun'a yakın olduğunu söyler. Bkz., Arsen Avagyan, “İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Ermeni Siyasi Partileri Arasındaki İlişkiler”, (çev. Ludmilla Denisenko), **Ermeniler ve İttihat ve Terakki: İşbirliğinden Çatışmaya**, Aras Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2005, s.54. Kirkor Zöhrap, Meclis-i Mebusan tartışmalarında hemen her konuda görüş bildirmiştir. Bkz., Medyan Karaer, **II. Meşrutiyet Döneminde Ermeni Milletvekilleri**, Dokuz Eylül Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2007, s.200. Ayrıca, Kirkor Zohrab Efendi'nin hayatı ve edebi kişiliği için bkz., Pars Tuğlacı, “Türkiye'nin Aydın Kesimi Tarihinde Yaşanan Sürgün Olayları ve Çizilen Kaderler”, **Sürgün Edebiyatı, Edebiyat Sürgünleri**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996; Onur Hüdavendigar, **Ermeni Portreleri**, Burak Yayınları, İstanbul, 1999.

¹³² A.g.c., s.140-141.

¹³³ Nafi (Caberizade Abdünnafi) Paşa (1854-...): 1. dönem Halep mebusudur. Arap ve liberaldir. İlk mecliste bulunmuştur. Eşraftır, idarecilik, çeşitli mahkemelerde üyelik ve reislik yapmıştır. Meclis-i

şirketine verilen Bağdat Hattı Kebirinin mukavele ve şartnamesinde millete vurulan elim darbenin acısını ceyli atımız (gelecek kuşak) bile unutamaz zannederim.” diyordu ve bu gibi mühim meselelerin meclisten geçirilmesi gerektiğine değiniyordu.¹³⁴ Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey¹³⁵ de Emrullah Efendi gibi düşünüyordu ve hakimiyeti milliye varsa, küçük imtiyazların bile İngiltere’deki gibi meclise sunulmasından yana olduğunu söylüyordu.¹³⁶

Ankara Mebusu Mehmet Talat Bey¹³⁷, Abdülhamit zamanında verilen imtiyazların acısını hala unutmamış görünerek şöyle diyordu: “*Mukaddema (eskiden), bu gibi imtiyazlar milletin aleyhine olarak veriliyordu. Fakat tesir-i*

Mebusan’da Emval-i Gayrimenkule Encümeni Reisliği görevinde bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.378; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.279; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.379.

¹³⁴ A.g.c., s.141.

¹³⁵ Lütfi Fikri Bey (1872-1934): Kürt ve Liberal olan Lütfi fikri Bey, 1. dönemde Dersim mebusudur. Avukatlık ve gazetecilik yapmıştır. Mülkiyeli ve Mutedil Hürriyetperver Partisi’nin kurucu üyeleri arasındadır. Bkz., Demir, a.g.e., s.374; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.277; **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, s.223-224; İttihat ve Terakki aleyhtarı Tanzimat’ın mesul müdürü ve sermuharriridir. Bkz., Birinci, a.g.e., s.72. **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.471. Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler adlı ansiklopedide Lütfi Fikri Bey hakkında şunlar yazılı: “1910’da Mutedil Hürriyetperver adlı bir parti kurup zahirde reisliğini İsmail Hakkı Paşa’ya vermiş ise de hakikatta kendisi yapmış; Tanzimat adlı bir de siyasi dergi çıkarmıştır.” “*Dürüst ve çok tenkitçi bir zat idi... Çok çalışkan, okuyan bir zat imiş.*” Hüseyin Cahit Yalçın, Lütfi Fikri Bey hakkında, “*Muhalefetin en gösterişli, en şirin, en sempatik bir siması...*” der ve sözlerine şunları da ekler: “*Meclis-i Mebusan’da ilk hitabet cidaline Linç meselesi münasebetiyle atılmıştır. Bunun için onun bir hazırlık geçirdiği, provalar yaptığı söyleniyordu. Evde, ayna karşısına geçiyor, nutkunu söylüyor, jestlerini tetkik ediyor, nerede kollar havaya kalkacak, nerede kollar arkaya bağlanacak uzunca bir sükut içinde meclise göz dikilecek; nerede hafif tebessüm edilecek ve nerede birdenbire coşulacak... O, nutkunu işte bu kadar itina ile hazırlamıştı.*” Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, s.101-102.

Rıza Nur, Lütfi Fikri hakkında şunları söyler: “*Lütfi Fikri çok ahbabımdır. Gayet teklifsiz dost olmuşuzdur. Beraber çapkınlık dahi yaptık. Aynı zamanda latifeci adamdır da. Zekidir. Hukuki malumatı da epeycedir. Nükteden anlar. Hayatı nizamlı, çalışkan, namuskar bir insandır. Rakı, tütün kahve dahi içmez, kendine sahiptir. Nutuk söyleyeceği vakit iki-üç ay çalışır, hükümet dairelerinde de o iş için tetkikat yapar, vesikalar elde eder, sonra nutkunu yazar. Nihayet aynanın karşısına geçip söyler, hareketler yapar. Bunu bir çok defa tekrar eder, ezberler, hareketlere mümaresine peyda eder. Sonra gelip Mecliste söyler. Bu usul çok iyidir.*” Bkz., Rıza Nur, a.g.e, s.325. 1910-1911 yılları arasından önce Tanin gazetesinde bölüm bölüm tefrika edilen ve sonra 1911 yılında kitap olarak basılan Karikatür adlı eserde II. Meşrutiyet döneminin pek çok ünlü simasının portresini mizahi bir şekilde çizen Mehmed Asım da Lütfi Fikri’nin herhangi bir konuda kabineye hücum etmeden önce evde ayna karşısında prova yaptığına değiniyor. Bkz., Mehmed Asım (Us), **Karikatür, II. Meşrutiyet Döneminin Ünlü Sımaları**, (Yay. haz. Seval Şahin), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008, s.80. Tunaya, Tazminat, Zühre, Tanzimat, Matbuat, Islahat, Tesisat, gibi fırka gazetelerinde yazarlık yapan Lütfi Fikri Bey için, “*muhalefet tarihinin heyecanlı siması*” der. Bkz., Tarık Zafer Tunaya, “*Muhalefet Tarihinin Heyecanlı Siması*”, **Dersim mebusu Lütfi Fikri Bey’in Günlüğü**, (Yay. haz. Yücel Demirel), Arma Yayınları, İstanbul, 1991 içinde ss.6-12.

¹³⁶ Lütfi Fikri Bey, sözüne, “*Bendeniz, Emrullah Efendi refikimizin fikrine tamamen iştirak ederim.*” diyerek başlamıştı. Bkz., a.g.c., s.142. Kastamonu Mebusu Ahmet Muhtar Efendi ve Ankara Mebusu Mehmet Talat Bey de aynı doğrultuda olan fikirlerini söylemişlerdi. Bkz., a.g.c., s.141-142.

¹³⁷ Mehmet Talat (Sönmez) Bey (1875-1950): 1. ve 2. dönemde Ankara mebusu olan Mehmet Talat Bey, Türk ve İttihatçıdır. Mülkiyelidir ve kaymakamlık yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.368; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.273; **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, s.390; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.247.

istibdatta kanımız içimize akardı, söyleyemezdik. Devr-i Meşrutiyette de vükela, öyle atide bir çok mehaziri edecek olan imtiyazatı hod-be-hod vermeye kalkacak olursa, Meclis-i Mebusan Kuvve-i İcraiyece Şura-yı Devlet derecesine indirilmiş olacaktır. Biz bu hakkımızı vakit zayi etmeksizin derhal istizah etmek tarikiyle, hükümetten istemek lazımdır. Bunu menafi-i Meşrutiyet namına, hakimiyet-i milliyeye esas olmak üzere teklif ederim.”¹³⁸ Meşrutiyet devrinde ülke çıkarına ters düşecek olan imtiyazların verilmeyeceği basında da çıkan haberler arasındaydı. Abdülhamit devrinde olduğu gibi imtiyazların keyfi verilmesi asla söz konusu olmayacaktı.¹³⁹ Kısaca söylenmek istenen şey, “...devri istibdattın ‘tavşana kaç, tazıya tut’, ‘sende şunu al, sesini kes’ politikasına Hükümeti Meşruta-i Osmaniye bigane (yabancı)” olacağıydı.¹⁴⁰

Mecliste yapılan açıklamaların konuyu dağıttığını belirten Kırkkilise Mebusu Mustafa Arif Bey¹⁴¹ konunun gensoru üzerine olduğunu hatırlatarak ayrıntılarla vakit kaybedilmemesini ve konunun özüne dönülmesini istiyordu.¹⁴² İstanbul Mebusu Hüseyin Cahit Bey¹⁴³, konuya başka bir açıdan bakarak, gensoruyu, meselenin neden meclise gönderilmediği şeklinde sunmaktansa Lynch meselesi etrafında dönen ve

¹³⁸ A.g.c., s.142.

¹³⁹ “Fırat ve Dicle Nehirlerinde Seyrü Sefain”, **Tasvir-i Efkar**, 7 Teşrinisani 1909 ve 9 Teşrinisani 1909. Hükümetin bu gibi imtiyazları Osmanlı sermayedarlarına vermesi öneriliyordu. Böylece Osmanlı’da da teşebbüs fikri oluşturulabilirdi. Bkz., “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyrü Sefain”, **Sabah**, 22 Teşrinievvel 1909.

¹⁴⁰ “Fırat ve Dicle Nehirlerinde Seyrü Sefain”, **Tasvir-i Efkar**, 9 Teşrinisani 1909.

¹⁴¹ Mustafa Arif (Kocabaş) Bey (1872-1954): 1. dönemde Kırkkilise Mebusu olan Mustafa Arif Bey, Türk ve İttihatçıdır. Hukuk mektebini bitiren Mustafa Arif Bey, Kırkkilise Bidayet Mahkemesi Başkanı iken mebus seçildi. Hizbi Terakki’nin kurucuları arasında yer aldı. Bkz., Demir, a.g.e., s.358; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.268; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.348.

¹⁴² Arif Bey, “Bizim vereceğimiz karar, bu istizahın kabul ve ademi kabulü hakkında olacaktır... Kabul ve ademi kabul hakkında karar vereceğiz. Heyet-i Kiramın bu noktayı nazarı dikkatini celbederim.” Menteşe Mebusu Halil Bey de Arif Bey’e katılarak şimdilik istizahın yapılmasının yeterli olduğunu söylüyor. Bkz., a.g.c., s.142.

¹⁴³ Hüseyin Cahit Bey (1875-1957): 1., 2. ve 3. dönem İstanbul mebusudur. Türk ve İttihatçı olan Hüseyin Cahit Bey, gazetecilik ve cumhuriyet döneminde de çeşitli illerden mebusluk yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.359; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.268; **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, s.331-332. Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler adlı ansiklopedide Hüseyin Cahit Bey’e ilişkin şu bilgiler veriliyor: “Ateşli yazıları ile İttihat ve Terakki’yi müdafaa ve temsil eden başlıca gazeteci olarak tanındı.” İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther tarafından İngiltere’ye sunulan raporda Hüseyin Cahit Bey ile ilgili şunlar yazılıydı: “Labouchere (Henry Labouchere (1831-1912): ünlü İngiliz politikacı, yazar ve editör. Bkz., www.wikipedia.org) tarzında yetenekli bir yazardır ve Parlamento açılır açılmaz Kamil Paşa Bakanlığı’na saldırmasıyla ün kazanmıştır.” Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print**, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65’den aktaran Özüçetin, Yıldız, a.g.m., s. 380-381.

milletin hukukunu zaptettiği konusunda çıkan söylentiler hakkında bizi müsterih edecek açıklamalar isteyelim diyordu.¹⁴⁴

Meclis-i Mebusan'daki görüşmelerin ertesi günü Hüseyin Cahit, konuyu başmakale olarak ele almıştı. Pek çok mebusun, imtiyazların Meclis-i Mebusan'dan çıkmasına olumlu baktığını söylüyordu. Her işin meclise gönderilmesinin işleri yavaşlatacağına ve sonuçlarının geç alınmasına sebep olacağından Cahit'e göre küçük imtiyazlar değil ama vapur, telefon, demiryolu gibi imtiyazların meclise gelmesi gerekiyordu. Aksi halde, meclisin toplanmadığı sürece hiçbir imtiyazın verilmemesi gibi bir durum ortaya çıkardı.¹⁴⁵ Daha da önemlisi imtiyazların meclise gelmesi, meclis hakkında pek çok söylentiye yol açabilir ve böylece düşmanlar meclise her türlü iftirayı atabilirdi.¹⁴⁶ Gazetenin aynı tarihli başka bir haberinde, iş olmuş bitmiştir ne ile izahat istenecek deniliyordu.¹⁴⁷

Tartışmalar sonunda, önerge kabul edilmişti. İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesinin kabulü üzerine 11 Aralık'ta Sadrazam ve Hükümet Başkanı Hüseyin

¹⁴⁴ A.g.c., s.143; Meclis tartışmalarında da görüleceği üzere Hüseyin Cahit, iyi bir hatip değildi. Ancak kaleminin güçlü olduğu bize bıraktığı eserlerden anlaşılıyordu. Bu yüzden Hüseyin Cahit'in her hangi bir konu üzerindeki görüşlerini öğrenmek için başvurulacak yer Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri değil Cahit'in yazdıklarıdır. Hüseyin Cahit hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz., Cevdet Kudret (Suat Hızarcı takma adıyla), **Hüseyin Cahit Yalçın**, Varlık Yayınları, İstanbul, 1957; Hilmi Bengi, **Gazeteci, Siyasetçi ve Fikir Adamı Olarak Hüseyin Cahit Yalçın**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000; Hilmi Yücebaş, **Büyük Mücahit Hüseyin Cahit**, Kültür Kitabevi, İstanbul, 1960; Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasal Anılar; Hüseyin Cahit Yalçın Yaşamı-Sanatı-Yapıtları**, Kolektif, Engin Yayıncılık, İstanbul, 1997; Ö. Faruk Huyugüzel, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Hayatı ve Edebi Eserleri Üzerinde Bir Araştırma**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984; Süleyman Bulut, **Hüseyin Cahit Yalçın**, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1984; Ahmet Ali Gazel, **Hüseyin Cahit (Yalçın) Bey'in Siyasi Hayatı (1908-1913)**, Atatürk Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1998; Ayşe Azman, **Türk Basımında Siyasi Bir Gazeteci Hüseyin Cahit Yalçın**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1994; Fatih Mehmet Sancaktar, **II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türk Aydınında Milli Egemenlik Düşüncesinin Gelişimi (1908-1924): Hüseyin Cahit (Yalçın) Örneği**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2005; Nahit Yüksel, **Fikir Hareketleri Dergisi**, Ankara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2004; Erkan Aykaç, **II. Meşrutiyetin İlk Ayında Hüseyin Cahit Yalçın'ın Tanın'deki Yazılarının Muhteva Analizi**, Ondokuz Mayıs Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun, 2000; Sabahattin Görgülü, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Sürgün Hayatı ve Sürgün Edebiyatına Olan Tesirleri**, Dumlupınar Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya, 2003; Zeynep Kiraz, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Makaleleri**, Dumlupınar Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya, 2003.

¹⁴⁵ Kanun-ı Esasi'ye göre, Meclis-i Umumi'yi oluşturan her iki meclis her yıl kasım ayı başında toplanmakta ve mart ayı başında açılışa olduğu gibi padişahın irade-i seniyesi ile tatile girmektedir. Bkz., Cemil Koçak, "Meşrutiyet'te Heyet-i Ayan ve Heyet-i Mebusan", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:4, İletişim Yayınları, s. 963. Meclis-i Mebusan I. Devre'nin toplantı yıllarında yaklaşık 8 ay açık kalmıştır. Meclis toplantıları için bkz., Tunaya, a.g.e., s.216.

¹⁴⁶ Hüseyin Cahit, "Meclis-i Mebusanda İmtiyazlar", **Tanin**, 30 Teşrinisani 1909.

¹⁴⁷ **Tanin**, 30 Teşrinisani 1909.

Hilmi Paşa, konu üzerine açıklama yapmak için Meclis-i Mebusana gelmişti. 11 Aralık 1909 tarihli toplantının ilk celsesinde Hüseyin Hilmi Paşa, Meclis-i Mebusan'da açıklama yapmıştı. Hüseyin Hilmi Paşa, “*İmtiyazlar için Meclis-i Umumiye*¹⁴⁸ *müracaat olunmak lazım geleceğine dair Kanun-ı Esasimiz’de hiçbir madde mevcut değildir.*” demiş hatta Kanun-ı Esasi’nin 118. maddesinin hükümete bu tür imtiyazları verme ve tanıma hakkını tanıdığını belirtmişti.¹⁴⁹ Zaten Hilmi Paşa’ya göre bu imtiyaz yeni verilecek bir imtiyaz değildi. Bu sadece eskiden verilmiş bir imtiyazın yenilenmesinden ibareti.¹⁵⁰

Hilmi Paşa’nın açıklamaları üstüne söz alan mebuslardan sonra birinci celse bitmişti. Oturumun ikinci celsesi açıldığı zaman tartışmalara ilişkin Meclis-i Ayan’dan bir kanun tasarısı Meclis-i Mebusan’a gönderilmişti.

Gazi Ahmet Muhtar, hükümetçe verilen imtiyazların hangilerinin Kuvve-i İcraiyece ve hangilerinin Meclis-i Umumice verilmesinin araştırılması ve tespiti için bir karara varılmasına dair Meclis-i Ayan’a taktir vermişti. Bu taktirde: “*bir müddetten beri Kuvve-i İcraiyece şuna buna bazı imtiyazlar verilmekte olduğu...*”nu ve bu imtiyazların hepsinin “*hukuku millet ve menfaat-i memleket müteallik mesaili müteaddideyi ihtiva etmemesi muhal olduğundan (memleket menfaatine ilişkin çeşitli meseleleri içine almamasının imkansız olduğundan)*” bu tür, yani memleket yararıyla alakalı imtiyazların Meclis-i Umumice de ele alınması meşrutiyet yönetiminde gereklidir, denilerek bu imtiyazların hangilerinin Kuvve-i İcraiyece ve hangilerinin Kuvve-i İcraiye’nin teklifi üzerine Meclis-i Umumice araştırılması ve onaylanması

¹⁴⁸ Meclis-i Umumi iki meclisten oluşur. Bunlar Meclis-i Mebusan (Heyet-i Mebusan) ile Meclis-i Ayan (Heyet-i Ayan)’dır. Meclis-i Ayan üyeleri Meclis-i Mebusan’ın üye sayısının üçte birini aşmamak üzere, 40 yaşını geçmiş seçkin kişiler arasından padişah tarafından seçilirdi. Meclis-i Mebusan’da her 50 bin erkeğe bir temsilci düşmekteydi. Kanun-u Esasi’nin 43. maddesine göre, Meclis-i Umumi padişahın iradesiyle açılır ve kapanırdı. 44. maddeye göre Padişah, Meclis-i Umumi’nin toplantı sürelerini kısaltabilir veya uzatabilirdi. Bkz., Bülent Tanör, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri (1789-1980)**, YKY, 14. Baskı, İstanbul, 2006, ss.136-139. Kanun-ı Esasi’de Meclis-i Umumi’nin kısımları daha çok ‘Heyet’ olarak belirtilirken (Heyet-i Ayan, Heyet-i Mebusan) bu deyim Kanun-ı Esasi’nin geçici maddelerinde ‘Meclis’ haline gelmektedir (Meclis-i Ayan Meclis-i Mebusan). Bununla birlikte Kanun-ı Esasi’nin 1909 yılı değişikliklerinde de ‘Meclis’ tabiri kullanılmıştır. Bkz., Koçak, a.g.m., s.961.

¹⁴⁹ A.g.c., s.246; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.16; Cavit Bey de, Kanun-ı Esasi’de imtiyazın meclise gönderilmesi gerektiğine ilişkin bir madde olmadığı için bunu meclise göndermedik demişti. Bkz., a.g.c., s.257.

¹⁵⁰ Hüseyin Hilmi Paşa: “*Biz iki cesim nehirden seyri sefaini tahtı inhisara vaz’etmedik. yani yeniden inhisar ihdas eylemedik. Oralarda seyri sefaine müteallik inhisar mebdai sahihi bulunamayan bir zamandan beri caridir. Yaptığımız muamele, mevcut olan inhisarı muhafazadan ibarettir.*” Bkz., a.g.c., s.246.

gerektiğinin belirlenmesi istenmişti. Ahmet Muhtar'ın önerisi kabul edilerek encümenine havale edildi.¹⁵¹

Ahmet Muhtar'ın 23 Kasım'da Meclis-i Ayanca kabul edilen önerisi 11 Aralık'ta Meclis-i Mebusan'a gelmişti. Aslında, Ahmet Muhtar Paşa'nın önerisi Heyet-i Umumice kabul olunarak incelenmesi için Layiha Encümenine gönderilmişti ve Meclis-i Mebusan'a bu kanun kabul olununcaya kadar her türlü imtiyazın Meclis-i Umumi'nin onayına bağlanması hakkında bir öneri sunulmuştu.¹⁵² Bunun üzerine, Sadrazam Hilmi Paşa, eski tavrını koruyarak verdikleri kararda, ülkenin zararına neden olacak bir unsur bulunmadığını ve imtiyazların yeni bir kanun yapılmadıkça meclise gelmeyeceğini söylüyordu. Meclis-i Mebusan meselenin meclise gelmesinde ısrar ederse Hilmi Paşa istifa edeceğini bildiriyordu.¹⁵³ Hükümet adına söz alan Maliye Nazırı Cavit Bey, hükümetin verdiği kararı ve Sadrazamın beyanatını destekliyordu. Her türlü imtiyaz mukavelelerinin meclisin onayına sunulmasının işlemleri yavaşlatacağını düşünen Cavit Bey¹⁵⁴, *“Eğer küçük, büyük bilumum imtiyazat sizin enzarı tasvibinize arz edilecek olursa, ne kadar hüsnüniyet sahibi olursanız olunuz, geceleri gündüze katarak çalışınız, altı aylık devre-i içtimaiyenizde dört mukavele çıkarmaya muvaffak olamazsınız; bu, kudreti beşeriyenin haricindendi. Bir imtiyaz mukavelenamesi elli, altmış, seksen maddeden mürekkep olur. Siz bunların her birisini tetkik edecek olursanız, yani Meclis-i Mebusan'dan, Meclis-i Ayan'dan ve Encümenler'den geçecek olur ise, bir senede hatta dört tane çıkması mümkün değildir.”* diyordu.¹⁵⁵

¹⁵¹ MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s. 49-50.

¹⁵² Meclis-i Ayan Başkanı Sait Paşa tarafından gönderilen yazı için bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.252.

¹⁵³ Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa: *“Deminden kabine namuna verilen izahatta tasrih edilmiş olduğu üzere, imtiyazların Meclis-i Umumiye arzını emreder bir kanun elyevm olmadığı cihetle itası tekarrür etmiş olan ve teminatı maliyeyi tazammun etmeyen imtiyazların ve inhisarlarla sair mukavelatın, yeniden bir kanun vaz'ına kadar, Meclis-i Umumiye takdimi lazım geleceği nazariyesini kabulde mazuruz. Bunda Meclisi Alinizce ısrar buyurulduğu taktirde böyle bir esasın kabul ve tatbikinden memleketin ahvali iktisadiye vesairesince tevellüt edecek (doğacak) mazarratın mesuliyetini katiyyen deruhde ve kabul edemeyeceğimizden, istifayı, menfaati vatan namına tercih ederiz.”* Bkz., a.g.c., s.253.

¹⁵⁴ Cavit Bey, Hüseyin Hilmi Paşa'nın kurduğu kabineye 25 Kasım 1909'da 15 bin kuruş maaşla Maliye Nazırı olarak tayin edilmişti. Bkz., Nazmi Eroğlu, **Fırtınalı Günlerin Ünlü Maliye Nazırı; Cavit Bey**, Bir Harf Yayınları, İstanbul, 2006, s.38.

¹⁵⁵ A.g.c., s.256.

Berat Mebusu İsmail Kemal Bey¹⁵⁶, böyle bir mukavele olduğu zaman mutlaka Heyet-i Teşriiye'den geçmesi gerekir lakin dünyanın her tarafında böyledir sözüne Cavit Bey, kendimizi Avrupa devletleri ile kıyaslayamayız, çünkü “*Biz terakkiye daha vasi, daha seri adımlarla gitmeye mecburuz efendiler*” cevabını vermişti.¹⁵⁷ Cavit Bey konuşması sırasında, Kanun-ı Esasi'de imtiyazın meclise gönderilmesi gerektiğine ilişkin bir madde olmadığını tekrarlaması üzerine, hükümete bu konuda en fazla karşı çıkanlardan birisi olan İsmail Hakkı Bey, genel kabul edilmiş bir hususun Kanun-ı Esasiye'de bulunmuyor diye meclise getirilmemesi durumunda yalnız Kabine'nin değil İttihat ve Terakki'nin de milletin gözünden düşeceğini belirtiyordu. Konuyu biraz daha genelleştiren İsmail Hakkı Bey, imtiyazların meclise gönderilmemesi durumunda meşrutiyetin de yok olacağına değinmişti.¹⁵⁸

İsmail Hakkı Bey'in konuşmasından sonra söz alan Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, biraz da ortamı yumuşatmak için şunları söylüyordu: “*Kabine imtiyazların Meclis-i Umumi'den geçmesini sureti daima ve müstemirrede kabul etmemek gibi bir iddia ve arzuda bulunmamıştır. Memleketin hayatı iktisadiyesine ait olan imtiyazların Meclis-i Umumi'den geçmesi kabine için de pek ziyade arzu olunacak*

¹⁵⁶ İsmail Kemal Bey (Vlora) (1844-1919): 1 dönemde Berat mebusu olan İsmail Kemal Bey, Arnavut ve Liberaldir. Mutedil Hürriyetperver Partisi'nin kurucu üyeleri arasındadır. Toprak sahibidir, idarecilik ve Layiha Encümeni Reisliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.355; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.266; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.590. Ayrıca bkz, Sommerville Story, **The Memoirs of İsmail Kemal Bey**, London, 1920. İsmail Kemal Bey, birçok yerde İngiliz taraftarı olarak anılmasına rağmen, bu oturumda Lynch meselesine karşı bir tavır takınmıştır. Bkz., Bilgin Çelik, **İttihatçılar ve Arnavutlar: II. Meşrutiyet Döneminde Arnavut Ulusçuluğu ve Arnavutluk Sorunu**, Buke Kitapları, İstanbul, 2004, s.173. 31 Mart isyanında İsmail Kemal Bey'in oynadığı aktif rol ve onun hakkında ilk kısa biyografi için bkz., Bilgin Çelik, “Adem-i Merkezîyetçi Bir Darbe Girişimi, 31 Mart İsyânında İsmail Kemal Bey'in Rolü”, **Toplumsal Tarih**, Sayı:124, Nisan 2004. Ahmet İzzet Paşa, “...yaradılış olarak kavgacı, çıkarıcı ve muhalif zümreye mensup...” derken, bkz., Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, Cilt:1, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992, s.82, s.75; İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther tarafından İngiltere'ye sunulan raporda İsmail Kemal Bey hakkında şunlar yazılıydı: “*O, belki de Osmanlı Paramentosunun en ünlü üyesidir... O bir Arnavut zekasına ve çok güçlü bir karaktere sahipti.*” Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print**, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65'den aktaran Özüçetin, Yıldız, a.g.m., s. 380.

¹⁵⁷ A.g.c., s.256.

¹⁵⁸ İsmail Hakkı Bey: “*Eğer biz bunu Meclise gönderirsek Kuvvei Teşriye ve İcraiye her ikisi akamete duçar olur (iyi sonuçlar vermez). Kuvve-i Teşriye'nin akameti ise meşrutiyetin akametidir diyorlar Bendeniz, onun aksini iddia ederim ki biz, imtiyazları Meclise göndermezsek o vakit hem Meşrutiyeti Osmaniye'nin izmihlalini (yok olma) teshil (kolaylaştırma) etmiş, hem de hakimiyeti milliyeyi kendi elimizle bağlamış olacağız. (Alkışlar)*” Bkz., a.g.c., s.259-260.

*bir meseledir.” Ancak Sadrazam’ın taviz vermediği husus, yeni bir kanun yapılmadan bu tür imtiyazların hükümetin yetkisi altında olduğu gerçeğiydi.*¹⁵⁹

Meclis-i Mebusan’ın 13. inikadından bir gün sonra, Hüseyin Cahit Bey oturumu gazetesinde ele alıyor ve yine, meclisteki sessizliğini makalesiyle bozuyordu. Bu yazısıyla hükümetten taraf gibi gözükten Cahit Bey, “*Hükümet bu Linç işine gelinceye kadar İdare-i Mahsusa imtiyazını vermişti. Trablus-Şam-Humus şimendifer imtiyazını vermişti. Bunlara ses çıkarmayıp, bunların meclise gelmesi talep edilmeyipte daha henüz mukavelenamesi tanzim ve taazzi (şekillenme) olmayıp, yarım bir işin meclise geleceği şimdiden ihzar (huzura getirme), bu işi menafi-i memleket muvafık surette hal edeceğinden şüpheli bulunmaktan başka bir manaya haiz değildi.*” diyordu.¹⁶⁰

Meclisin konuyu tartışmaya başladığı gün Tanin’de, mebusları uyarıcı nitelikte Süleyman Paşazade imzalı bir yazı yayınlanmıştı. Bu birleşimi çok zararlı görmeyen ve mebusları etkileme amacı taşıdığını düşündüğümüz yazı şöyleydi: “*Ey hüsnüniyetle bu işe muhalefet eden kardeşlerim, sizi aldatıyorlar, ve emin olun ki size hak yüzünden görünen nafi vatan için değil, menfaat-i şahsiye için memlekette bir buhran çıkararak bir külâh (şapka) kapmak ve mevki-i iktidara geçmek için çalışıyorlar.*”¹⁶¹

Meclisin konuyla ilgili son toplantısında da tartışmalar devam etmişti. Lütfi Fikri Bey, meclisteki konuşmasında sanki Hüseyin Cahit’in gazete yazısına cevap veriyordu: “*Hükümet, bir seneden beri bütün muamelatını, hatta Kuvve-i İcraiyye’nin icra edebileceği birçok hususatı bizden istizan etti (izin istedi).*” “*...geçen sene tahsildarların, emval-ı devleti (devlet mallarını) tahlil edecek*

¹⁵⁹ A.g.c., s.260.

¹⁶⁰ Hüseyin Cahit, “Dünkü Meclis”, **Tanin**, 12 Kanunuevvel 1909. Dikkat edilirse Cavit Bey’in açıklamaları ile Cahit Bey’in yazdıkları birbirine yakındır. Hüseyin Cahit, Cavit Bey kadar sıkı bir liberal olmasa da ikisi arasında etkileşim olduğu kesindir. İkili Dersadet İdadi Mülkisi’nde (İstanbul Lisesi’nde) tanışmış ve sonraki yıllarda aileleri ile birlikte çeşitli Avrupa şehirlerini gezecek kadar yakın bir dostluk kurmuşlardı. Bkz., Yüksel, a.g.t., s.80,86. 31 Mart Olayı sırasında birlikte hareket etmeleri, onların yakın arkadaş olmalarından kaynaklanıyordu. Hüseyin Cahit anılarında, Cavit Bey’in teşviki ile Mason olduğunu da bildiriyordu. Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasi Anılar**, ss.89-91, 103-115. Hüseyin Cahit, Cavit Bey’in günlüğüne yazdıkları notları Tanin’de yayınlamaya başladığı zaman giriş yazısında Cavit Bey’den “*Mektep sıralarından beri arkadaşım ve bütün hayat müddetimce dostum...*” diye bahseder. Bkz., “Meşrutiyet Devrine Dair Cavid Bey’in Hatıraları”, **Tanin**, 30 Ağustos 1943. Ayrıca idama mahkum edilen Cavit Bey, oğlunu Hüseyin Cahit’e emanet etmişti ve Cavit Bey’in idamından sonra oğlu Şiar, Hüseyin Cahit’in soyadını almıştı. Bkz., Bengi, a.g.e., s.283.

¹⁶¹ Süleyman Paşazade, “Linç Meselesi”, **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

tahsildarların giyeceği elbiselerin yakası sarı mı olacak, kırmızı mı olacak bunu Kuvve-i İcraiyece halledemedi, izharı arz etti. Bunu, Tahsil-i Emval Kanunu'nda bir faslı mahsus ile bize kanun şeklinde gönderdi, biz onu reddettik. Faslı mahsus vardır, göstereyim. Nüfus defterlerinin ortası mı mühürlenecek yoksa neresi denildi. Bunu tayin edemediğinden izharı aczetti.” Lütfi Fikri Bey, en küçük konularda bile izin isteyen hükümet, neden bu meselede ısrar ediyor, “Eğer siz burada mantık görürseniz söyleyin; ben göremiyorum.” diyerek hükümeti eleştiriyordu.¹⁶²

Bu konuda bir kanun yapılmadıkça hükümetin tutumunu olumlu bulan Biga Mebusu Arif İsmet Bey¹⁶³ tartışmanın esasını şöyle veriyordu: “Esas-ı mesele, Kabine bu gibi imtiyazata ait olan muamelat-ı muhtevi evrakı Meclis-i Mebusan’a gönderebilir mi, gönderemez mi? Göndermek hakkını haiz midir, değil midir? Mesele bundan ibarettir.”¹⁶⁴

İstanbul Mebusu Kirkor Zöhrap Efendi, meselenin önce iktisadi sonra Kanun-ı Esasi’yi içine alarak genişlediğini ve en son da bir vükela buhranı teşkil edecek mahiyet aldığını belirterek, bu konuda yapılan tartışmalarının sonucunun ne olacağını esprili bir şekilde veriyordu: “Acaba Heyet-i Vükela (Bakanlar Kurulu) bu babda akdeylediği mukaveleyi bize gönderecek mi? Kim bilir? Siz de Heyet-i Vükela’dan olsanız ve olmanızı da temenni ederim, (Handeler) siz de bunu kestiremezsiniz.”¹⁶⁵ Bu konuda Zöhrap Efendi’ye hak vermemek elde değil. Gerçekten de meclisteki eleştirilere bakarak hangi tarafın ağır bastığını söylemek çok güç olmasa da Sadrazam Hilmi Paşa’nın istifa konusunu açması, konuya bakışı biraz değiştirdi. Toplantı sonunda Meclis-i Mebusan’da takrirler okundu. Verilen takrirler arasından hükümetin seçtiği takrir oylamaya sunuldu.

¹⁶² A.g.c., s.269.

¹⁶³ Arif İsmet Bey (1870-1911): Tıbbiyede okuyan Arif İsmet Bey, 1. dönemde Biga mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Konya’da belediye doktorluğu yapmıştır. Bkz., Rustow-Ahmad, a.g.m., s.270; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.650.

¹⁶⁴ Arif İsmet Bey: “Bendeniz de şu fikrimi arz ediyorum ki. Kabine, bir kanunu mahsus tanzim edilmedikçe ve bu kanun meriyyeti ahkamı hakkında İrade-i Seniye’ye iktiran etmeyince bu babda taahhüdü maliyi tazammun etmeyen imtiyazat meselesinde Hükümet doğrudan doğruya selahiyettardır.” Hükümetten yana tavrını devam ettiren İsmet Bey şunları ekliyordu: “Zira eğer Kabinenin her hali, her hareketi muahaze edilmek, lazım getirirse, o vakit zannederim ki tenkid edilmeyecek ve muahaze kılınmayacak bir Kabine bulunmaz. (Alkışlar)” Bkz., a.g.c., s.274-275.

¹⁶⁵ A.g.c., ss.285-287.

Hükümet, Menteşe Mebusu Halil Bey¹⁶⁶ ve Adana Mebusu Ali Münif Bey'in¹⁶⁷ sunduğu ve yeni bir kanun yapıncaya kadar bu gibi imtiyazların hükümetçe verilebileceği hakkındaki takriri seçti ve taktır, 13 Aralık 1909 tarihinde meclisin de kararıyla oylamaya sunuldu.¹⁶⁸ Bu taktır, 8 red oya karşı 163 kabul oyuyla kabul edildi.¹⁶⁹ Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri'ne bakıldığı zaman hükümete karşı oluşan muhalif tutumun oylamaya tam olarak yansımadağı anlaşılmaktadır. Bunun nedeni olarak, İttihat ve Terakki Fırkası'nın hükümetin daha fazla yıpranmasını istememesinin etkisi olabilir.¹⁷⁰ Ayrıca oylama bir bakıma hükümete verilen bir güvenoyu şeklinde algılandı.¹⁷¹ Sadrazam oylamadan sonra mebuslara teşekkür ettikten sonra hükümetin vazifesini devam ettirmesi konusunda verdiği destekten çok memnundu.¹⁷² Ancak Hilmi Paşa'nın bu memnuniyeti uzun sürmeyecekti.

¹⁶⁶ Halil (Menteşe) Bey (1874-1948): 1., 2. ve 3. dönemde Menteşe mebusluğu yapan Halil Bey, Türk ve İttihatçıdır. Toprak sahibi ve avukattır. Şura-yı Devlet Reisliği, Dahiliye, Hariciye, Adliye Nazırlığı ve Kanun-ı Esasi Encümeni Reisliği yapmıştır. 15 Mayıs 1912 tarihinde Ahmet Rıza Bey'in yerine Meclis-i Mebusan Reisliğine seçilmiştir. Bkz., Demir, a.g.e., s.361; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.270; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.205-206. Ayrıca bkz., Halil Menteşe, **Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları**, (Yay. haz. İsmail Arar), Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986.

¹⁶⁷ Ali Münif (Yeğena) Bey (1874-1951): Türk ve İttihatçı olan Ali Münif Bey, 1. dönemde Adana, 3. dönemde de Halep mebusu olmuştur. Kaymakam ve mutasarrıflığın yanı sıra 1910'da Ankara, 1911'de Manastır valiliği görevinde bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.372; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.275; **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, s.317-318; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.226. Ayrıca bkz., Ali Birinci, **Tarihin Gölgesinde, Meşahir-i Meçhuleden Birkaç Zat**, Dergah Yayınları, İstanbul, 2001. ss.162-164.

¹⁶⁸ *“Riyaseti Celileye Hükümetin teklifi ahiri Linç tarafından kabul edildiği takdirde tevhidin taahhüdü maliyi mutazammın bir ciheti kalmayacağından gerek bu mukavelenin ve gerek kanuna mahsus kabul edilinceye kadar taahhüdü maliyi tazammun etmeyen mukavelatı sairenin Meclis-i Mebusan'a gönderilmeyerek Hükümetçe akdolunabileceğini dermeyan ile Kabineye beyanı itimat edilerek ruznameye geçilmesini teklif eyleriz.*

Adana Mebusu

Menteşe Mebusu

Ali Münif

Halil Bey” Bkz., a.g.c., s.289.

¹⁶⁹ Red oyu veren mebuslar: Ahmet Ferit Bey –Kütahya-, Rıza Nur Bey –Sinop-, Fuat Paşa –Pristine-Hacı Ziya Bey-Mamuretülaziz-, Lütfi Fikri Bey -Dersim-, Hacı Sait Efendi -Musul-, İsmail Hakkı Bey -Amasya-, Şefik El Müeyyed Bey –Şam-. Bkz., a.g.c., ss. 290-293.

¹⁷⁰ Osmanischer Lloyd'dan aktarılan yazıda Cemiyetin kabinenin sukutunda müdahaleci olmak istemediği belirtiliyordu. Bkz., “Kabine ve Linç Meselesi”, **Sabah**, 4 Kanunuevvel 1909; Mehmetefendioğlu, verilen önerenin, meclisteki İttihat ve Terakki Fırkası tarafından Adana Mebusu Ali Münif ve Menteşe Mebusu Halil Bey aracılığıyla verildiğini söylemiştir. Bkz., Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.17.

¹⁷¹ Diran Kelekyan, “Kuvve-i Teşriye ve Kabine El Ele”, **Sabah**, 14 Kanunuevvel 1909.

¹⁷² Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa: “Vükelayı milletin, hareketimizi badettetik tasvip ederek tekidi itimat buyurmasını emniyet ve teyidatınıza istinat ile deruhdei mesuliyet etmiş olan Heyet-i Vükela'yı hizmeti vatanda fedakarane sarfı mesaiyye devamda teşci ettiğinden (yüreklenirdiğinden), itimatınızı bir kat daha iktisaba sarfı kuvvet edeceğimizi arz ve temin ederiz.” Bkz., a.g.c., s.291; Hüseyin Cahit de alınan karardan çok memnunuz diyordu. Bkz., Hüseyin Cahit, “Dünkü Meclis”, **Tanin**, 14 Kanunuevvel 1909.

Hüseyin Hilmi Paşa, Lynch imtiyazının meclise gelmesi konusunda ısrar edilirse ve konu meclise gelirse bunun sorumluluğunu almak istemediği için istifa edeceğini bildirmişti. Bu konu meclis tartışmalarına da yansımış Sadrazamın ve dolayısıyla hükümetin istifası mecliste ele alınmıştı. İzmir Mebusu Seyyit Bey ve Rıza Nur Bey istifa konusunu ele almışlardı. Seyyit Bey, kanuna göre istifanın şart olmadığını açıklamaya çalışırken¹⁷³ Rıza Nur Bey onun karşıtı bir söylevde bulunuyordu.¹⁷⁴ 11 Aralık tarihli Tasvir-i Efkar'da millete söylenen sözlerin özünde, İngiltere'nin burada hakim olmasından bizzat Hüseyin Hilmi Paşa'nın sorumlu tutulduğu bildiriliyordu.¹⁷⁵

Meclis-i Mebusan'da yapılan oylama, hükümet lehine sonuçlanınca istifa konusu kapanmıştı. Ancak, iki hafta kadar sonra 28 Aralık 1909'da Hüseyin Hilmi Paşa istifa etti. Yaklaşık yedi buçuk aydır devam eden İkinci Hüseyin Hilmi Paşa Sadareti, Paşa'nın istifası ile son bulmuştu. İstifanın sebebi olarak yorgunluk ve istirahat isteği gösterilmişti. Ancak İsmail Hakkı, istifanın gerçek sebeplerinde siyasi kokuların varlığına işaret ediyordu. Ama istifanın kesinlikle yabancı devletlerden kaynaklanan bir münasebet sonucu olmadığına dikkat çekiyordu. Sonra konuyu kapatırcasına “*neden olmuş diye soracağımıza ne olacak sualini irad edelim*” diyordu.¹⁷⁶ İsmail Hakkı Bey bu yazısından yaklaşık iki hafta sonra, “*pencereden*

¹⁷³ İzmir Mebusu Seyyit Bey: “*Demek ki Vükela ile Meclis-i Mebusan arasında bir ihtilaf var. Kuvve-i İcraiye, Kuvve-i Teşriiye'ye muhalif bir vaziyette kalıyor. İşte tadil ettiğimiz Kanun-u Esasi'nin 35 inci maddesini hepimiz de bilirsiniz ve bilmeniz lazım geldiğinden bunları söylememek iktiza eder. (Okuyun sadaları) Kanun diyor ki Vükela ile Heyet-i Mebusan arasında bir ihtilaf vukuunda burada olduğu gibi değil, bu prensip maddesidir. Vükela ısrar edip Mebusan da reylerinde ısrar ederlerse Vükela istifa eder. (Gürültü)” “itilaf nasıl olur?... Evvela Meclis bir karar verir Hükümet-i İcraiye onu kabul etmez, ihtilaf böyle olur.” Bkz., a.g.c., s.263.*

¹⁷⁴ Rıza Nur, hükümetin istifa etmesi gerektiği yönünde şunları söylüyordu: “*Kanun-u Esasinin otuz beşinci maddesi mucibince (ihtilaf zuhurunda ısrar etmek lazım gelir) Hükümet-i hazırda üç defa ısrar etti ve bu üç defada da Meclis kararını geri almadı. Şimdi tabii Hükümetin sükut etmesi lazım gelirdi. (Gürültüler)” “Eğer Hükümet kendi ısrarında nükul (ısrar) etmiş olursa haysiyetini paymal (ayaklar altına alma) etmiş olur.” Bkz., a.g.c., s.275-276.*

¹⁷⁵ Ebuzziya, “Linç Meselesi ve Hilmi Paşa Kabinesi”, **Tasvir-i Efkar**, 11 Kanunuevvel 1909.

¹⁷⁶ İsmail Hakkı, “Buhran-ı Vükelamız”, **Tanin**, 30 Kanunuevvel 1909. Mecliste istifa konusu gündeme geldiği zaman İsmail Hakkı sanki bu duruma tamamen kendisi sebep olmuşçasına şunları söylüyordu: “*Biz bu istizahı esasen hükümeti çıkmaz sokağa düşürmek içi yapmadık. Bilakis biz hükümetimizin kuvvet bulması için yapıyoruz ve istiyoruz ki Hükümetimiz kuvvet bulsun...*” ve sözlerine, hükümetin istifa etmemesi gerektiğine ilişkin olarak şöyle devam ediyordu: “*...bendeniz onların bir tariki itilafa yanaşmayıp gitmelerini, ordudaki, muharebedeki askerin mevkiini terk etmesine teşbih ederim.*” Bkz., a.g.c., s.259.

düşme ihtimali olan bir adam kapıdan çıkmayı tercih etti” demesiyle aslında, Hüseyin Hilmi Paşa'nın akıllıca bir iş yaptığına değinmişti.¹⁷⁷

Hüseyin Cahit, başka gazetelerin belirttiği gibi Hilmi Paşa'nın istifasının Lynch meselesi ile ilgisi olmadığını belirtiyordu.¹⁷⁸ Hüseyin Cahit'e göre Hüseyin Hilmi Paşa'nın istifa etmesini İttihat ve Terakki istememiş, buna kendisi karar vermişti. “*Ama şunu da itiraf etmek gerekir*” diyen Hüseyin Cahit, Hilmi Paşa'nın bir müddetten beri istirahata ihtiyacı olduğu fikrinin İttihatçılarda bulunduğunu söylüyordu.¹⁷⁹ Hüseyin Cahit, 1936 yılında Yenigün dergisinde tefrika edilen portrelerde, bu istifada İttihat ve Terakki'nin etkili olduğunu ve Paşa'nın İttihat ve Terakki'ye gücendiğini belirtmektedir.¹⁸⁰ İsmail Kemal Bey anılarında, “*Komite acil bir toplantı yaparak sadarazamın istifasını ve yerine Roma Sefiri Hakkı Paşa'nın geçmesini istedi.*” der.¹⁸¹ Ahmad, Hüseyin Hilmi Paşa'nın Lynch konusunu sonuçlandırmadaki çaresizliği sonucu istifa ettiğini belirtmişti.¹⁸² Ahmad, daha sonra istifanın sebebi olarak İttihatçıların önce Hüseyin Hilmi Paşa'yı desteklediklerini ama bölgedeki Arap isteklerini hor göremeyecekleri için meclisteki oylamadan kısa süre sonra istifanın gerçekleştiğini söylemektedir.¹⁸³ Sonuçta istifanın gerçekleşmesinde ana etken, İttihatçılarla Hüseyin Hilmi Paşa arasındaki ayrılıktı. İstifa sebebi olarak gösterilen sağlık sorunları çok inandırıcı görülmeyip Lynch meselesiyle başlayan hükümet-cemiyet ayrılığı böylece sonuçlanmıştı. Ancak bunu, daha sonra ne İttihat ve Terakki ne de Hüseyin Hilmi Paşa kabul etmişti¹⁸⁴

Lynch meselesi ile İttihat ve Terakki Fırkası'nda bir ilk yaşandı. Mehmetefendioğlu, görüşmelerde İttihat ve Terakki Fırkası'nın kararına uymayıp hükümeti ve İttihat ve Terakki'yi eleştiren ve oylamada red oyu veren Kütahya

¹⁷⁷ İsmail Hakkı, “Kabine ve Fırka”, **Tanin**, 13 Kanunusani 1909.

¹⁷⁸ “Linç Meselesinin bu istifada zerre kadar dahil (tesiri) yoktur.” Bkz., Hüseyin Cahit, “Su-ı Tefehhümler”, **Tanin**, 2 Kasım 1910.

¹⁷⁹ Hüseyin Cahit, “Su-ı Tefehhümler”, **Tanin**, 2 Kasım 1910; Hüseyin Cahit, anılarında istifanın nedenlerini bilmediğini ve anılarını yazarken de hatırlayamadığını söyler. Yinede istifaya ilişkin şu yorumu yapar: “*Hilmi Paşa'nın kendince gördüğü lüzum neydi? İşte Türk kamuoyu bunu öğrenemedi. Bu bir yanlışlık ve siyasal hayatımızda çok kötü bir geleneğin başlangıcı oldu.*”, Bkz. Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasi Anılar**, s.154.

¹⁸⁰ Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, s.78.

¹⁸¹ Story, a.g.e., s.347.

¹⁸² Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.92.

¹⁸³ Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, s.149-150.

¹⁸⁴ Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18.

Mebusu Ahmet Ferit Bey'in¹⁸⁵ partiden ihraç edildiğini bildiriyordu.¹⁸⁶ Şura-yı Ümmet başyazarı ve Meclis Başkatibi olan Ahmet Ferit Bey'in partiden ihraç edileceği, 11 Aralık 1909 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda belli olmuştu. Hükümete ve fırkaya karşı yapılan eleştirileri Hüseyin Cahit şöyle yazıyordu: “Şimdiye kadar İttihat ve Terakki Fırkası bu cihete karşı bir derece müsamaha ediyordu. Mamefih hiçbir zaman fırka kararına muhalefetten bu kadar çirkin bir şekli göze çarpmamıştır... fırka dün bila tereddüt azasından birini feda etti.”¹⁸⁷ Ve böylece 11 Aralık tarihli oturum sonunda bu ihraç kararı kesinleşmişti. Oylama ise bundan sonraki oturumda gerçekleşmişti. Sonuçta Lynch meselesi, İttihat ve Terakki'nin ilk mebus ihracına sebebiyet vermişti.

İsmail Hakkı Bey'in önergesiyle birlikte, özelde Lynch meselesi ele alınırken, genel olarak bütün imtiyazların Meclis-i Mebusan'ın onayına sunulması ve Meclis-i Mebusan'dan çıkması gündeme gelmişti. Görüşmelerin sonunda, yeni bir kanun yapılıncaya kadar bu gibi imtiyazların hükümetçe verilmesi kararlaştırılmıştı. Ancak imtiyazların hangi heyet tarafından verileceği bir kanunla belirlenmemişti.¹⁸⁸

İmtiyazlarla ilgili yeni kanun önerisi, Meclis-i Ayan tarafından 9 Şubat 1910 tarihinde Meclis-i Mebusan'a gönderildi.¹⁸⁹ Konunun hükümeti ilgilendirmesi sebebiyle Meclis-i Mebusan'a gelen İbrahim Hakkı Paşa, imtiyazların nasıl verileceğine ilişkin açıklamada bulundu.¹⁹⁰ Buna göre bazı imtiyazların Meclis-i Mebusan'dan geçmesi kabul edilirken imtiyazların bir kısmı da hükümet tarafından doğrudan doğruya verilebilecekti.¹⁹¹ İmtiyazların genelini kapsayacak kanun tasarısı, hükümet tarafından Meclis-i Mebusan'a gönderildi ve tasarı burada tadilen kabul

¹⁸⁵ Ahmet Ferit (Tek) Bey (1877-1972): 1. dönem Kütahya mebusudur. Türk ve İttihatçıydı. Mülkiyeli, asker, idareci, meslek sahibi, gazeteci ve diplomattır. Bkz., Demir, a.g.e., s.364; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.271. Ahmet Ferit Bey, İttihat ve Terakki'den ihraç edildikten sonra müstakil grubun önde gelen isimlerinden olmuştur. 1912 yılının ikinci yarısında kurulan Milli Meşrutiyet Fırkası kurucularındandır. Bkz., Ali Birinci, **Hürriyet ve İtilaf Fırkası**, Dergah Yayınları, İstanbul, 1990, s.53, 182.

¹⁸⁶ Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18; Ayrıca bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasi Anılar**, s.154.

¹⁸⁷ Hüseyin Cahit, “Bir Ders-i İbret”, **Tanin**, 13 Kanunuevvel 1909.

¹⁸⁸ Bu heyetler Heyet-i Teşriiye (Kuvve-i Teşriiye-Yasama) ve Heyet-i İcraiyye (Kuvve-i İcraiyye-Yürütme)'dir. Teşrii heyet, meclis, parlamento, milleti temsil eder, milletin teşkilatıdır. İcra heyeti ise hükümettir. Bkz., Celal Nuri İleri, **Devlet ve Meclis Hakkında Muhasebeler**, (Yay. haz. Halit Erdem Oksaçan), Emre Yayınları, İstanbul, 2007, ss.166-169.

¹⁸⁹ **MMZC**, C:2, D:1, İS2, 16 Kanunusani 1325-25 Şubat 1325, s.233-234.

¹⁹⁰ A.g.c., ss.296-299.

¹⁹¹ A.g.c., ss.296-299; İmtiyazat Kanunu”, **Tanin**, 14 Şubat 1910; Hüseyin Cahit, “İmtiyazat Kanunu”, **Tanin**, 15 Şubat 1910.

olunarak 17 Mayıs 1910 tarihinde Layiha Encümeni'ne gönderildi.¹⁹² Sonrasında kanun tasarısı, 18 Haziran 1910 tarihinde Meclis-i Mebusan¹⁹³ 21 Haziran 1910 tarihinde de Meclis-i Ayan tarafından onaylandı.¹⁹⁴ İbrahim Hakkı Paşa'nın açıklamalarında da bahsettiği gibi hükümetin hangi şartlar altında imtiyaz vermeye muktedir olacağı 13 maddeden oluşan “*Menafi-i Umumiye'ye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun*”un birinci maddesinde belirtilmişti. Bu maddede kısaca, mali taahhüt içermeyen imtiyazlar hükümet tarafından verilebilecekti.¹⁹⁵

Kısaca toparlamak gerekirse, Meclis-i Mebusan'da Lynch üzerine çıkan tartışmalarda, Tunaya'nın da belirttiği üzere görünürde sorunun hukuksal yönü üzerinde durulmuştu.¹⁹⁶ Zaten meselenin Meclis-i Mebusan'a gelme nedeni de bu değil miydi? Ancak Meclis-i Mebusan'a gelen hükümet üyelerinin ve mebusların sadece bu konu üzerinde durduğunu söyleyebilmek olanaksız. Meselenin diğer taraflarını nazırların ve mebusların açıklamalarında görebiliriz.

1.2.2. Lynch Meselesi Çerçevesinde Meclis-i Mebusan'da Ele Alınan Diğer Konular

1.2.2.1. Fırat ve Dicle Nehirlerinde İngiliz Bayrağının Artık Görülmeyecek Olması

Lynch meselesi etrafında şekillenen tartışmaların bir bölümü, Fırat ve Dicle nehirlerinde Lynch şirketi ile ortak olarak kurulacak Osmanlı şirketinin vapurlarının dalgalandıracağı bayraktı. Fırat ve Dicle nehirlerinde sefer yapacak vapurların Osmanlı bayrağı taşıması hükümetin gurur duyarak söylediği bir ayrıntıydı. Bunun, görüntüden başka bir şey ifade etmediği söylemi ise hükümete yöneltilen bir eleştiriydi.

¹⁹² MMZC, C:6, D:1, İS:2, 24 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, s.362.

¹⁹³ A.g.c., s.365-366.

¹⁹⁴ MAZC, C:2, D:1, İS:2, 3 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, s.542.

¹⁹⁵ “*Menafi-i Umumiye'ye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun*” için bkz., <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1067.html>. (Son erişim, 10.6.2008).

¹⁹⁶ Tunaya, a.g.e., s.90.

Hüseyin Cahit, İngiliz bayraklı gemilerin Fırat ve Dicle üzerinde aşağı yukarı sefer yapmaları her Osmanlıda bir üzüntü yaratacağı diyordu. Ona göre bu üzüntü hükümetin yapacağı anlaşma ile son bulacaktı.¹⁹⁷ Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, açıklama isteyen İttihat ve Terakki üyelerine, Osmanlı sancağı altında sefer yapacak vapurlara tamamen sahip olamayacaklarını belirtti.¹⁹⁸ Sadrazam, Meclis-i Mebusan'da da Osmanlı bayrağı altında sefer yapan vapurların belli bir süre sonra tamamen Osmanlı idaresine geçebileceğini söyledi.¹⁹⁹ Hükümetin konuya bakışı, artık İngiliz bayrağı Fırat ve Dicle nehirlerinde görülmeyeceği için olumluydu. Maliye Nazırı Cavit Bey, biraz da demagoji yaparak, mebuslara şöyle sesleniyordu: “...Hükümeti hazırta zannediyordu ki, velev ki, iki vapurdan ve hatta bir sandal üzerinde bile dahili şehirlerimizde bir ecnebi bayrağını kaldırmaya muvaffak olduğu gün siz bunu alkışlayacaksınız.”²⁰⁰ Mebuslar bu gelişmenin alkışlanacak bir yanı olmadığını inanıyorlardı. Cavit Bey'in düşüncesine karşı gelişen tepkiler bunu gösteriyordu.

Cavit Bey'in yabancı bayrakların kaldırılmasını bir başarı olarak göstermesine ilk tepki Kütahya Mebusu Ahmet Ferit Bey'den geldi. Ferit Bey, iki bayrağın kalkmasıyla İngiliz etkisinin buradan kalmasının mümkün olmayacağını şöyle anlatıyordu: “İngiliz nüfuzu böyle iki bayrağın kalkmasıyla tamamen buradan kalkar mı, kalkmaz mı meselesi mevzuu bahis değil. İngiltere'nin nüfuzu, ta İran'ın ortasına kadar hiçbir bayrakla gitmediği gibi, onun nüfuzunu öyle efradının... (Gürültü) işleteceği iki geminin bayraklarında değildir. Bütün dünyayı kaplayan milyonlarında, bütün denizlerde dolaşan gemilerinde, toplarındadır. (Gürültü)”²⁰¹ “Ferit Bey biraderimiz yeni mebus olduğu cihetle söze ve alkışa ihtiyacı vardır.”

¹⁹⁷ Hüseyin Cahit, “Buhran”, **Tanin**, 10 Kanunuevvel 1909. 25 Kasım 1909 tarihli yazısında “Nehirlerde vapur işletmek salahiyeti (yetkisi) hiçbir zaman bir ecnebi kumpanyaya verilmemelidir. İdarei Müstebiddenin bile vermediği bir müsaadeyi İdare-i Meşruta nasıl gösterebilir? Bu hak verilmemeli idi” diyen Hüseyin Cahit, bu hakkı verenlerin divana gönderilmesi gerektiğini belirtmektedir. Yazının ilerleyen kısımlarında hükümetin bu sorunu başarı bir şekilde çözdüğü belirtiyordu: “Görüliyor ki hükümet bu mesele de hakikaten şayanı takdir bir dirayet ve muvaffakiyet göstermiştir.” Bkz., Hüseyin Cahit, “Linç Meselesi”, **Tanin**, 25 Teşrinisani 1909.

¹⁹⁸ “Linç Meselesi Hakkında”, **İkdam**, 26 Teşrinisani 1909.

¹⁹⁹ A.g.c., s.247.

²⁰⁰ A.g.c., s.255.

²⁰¹ Bu alıntı, Ahmet Ferit Bey'in İttihat ve Terakki Fırkası'ndan ihraç edilmesine yol açan konuşmaları içinden alınmıştır. Konuşmaların tamamı için bkz., A.g.c., ss.262-263. İhraç kararı için ayrıca bkz., Hüseyin Cahit, “Bir Ders-i İbret”, **Tanin**, 13 Kanunuevvel 1909.

diyerek Ahmet Ferit Bey'in açıklamalarını İttihatçılardan İzmir Mebusu Seyyit Bey eleştiriyordu.²⁰²

Rıza Nur Bey'in açıklamasına göre de etkinin azalması söz konusu değildi. Rıza Nur güzel bir tespit yaparak konuya yaklaşıyordu: “*Bendenize kalırsa hiçbir şahısı elbisenin eşkaliyle fitratan (doğuştan) malik olduğu hasletlerden (huydan) tecrit edemeyiz.*” “*Bir İngilizin başından şapkayı çıkarıp da fes oturtmakla o İngilizî Osmanlı yapamayız.*”²⁰³

Meselenin, vapurlara Osmanlı bayrağı çekilerek, Fırat ve Dicle nehirlerinde İngilizlere karşı bir başarı sağlanmış gibi gösterilmesi yanlıştı. Şirket, Osmanlı şirketi sıfatını taşıdığı için çeşitli vergilerden muaf olacaktı.²⁰⁴ Osmanlı sularında yabancı bayrak görülmemesinden dolayı sevinç duyulması gerektiği belirtilirken, aslında Osmanlı bayrağı altında İngilizler önemli avantajlara sahip oluyordu.

1.2.2.2. İmtiyazın Süresi

Lynch şirketi ile ortak olarak kurulacak Osmanlı şirketinin imtiyaz süresi 75 seneydi. Hükümet, isterse, otuz yedi buçuk sene sonra imtiyazı satın alabileceği gibi elli iki buçuk sene sonra da imtiyazı bedelsiz olarak geri alabilecekti.²⁰⁵ Hükümet anlaşmanın başarılı olduğunu ve memlekete bir zararı olmadığını savunuyordu. Zaten anlaşmada belirlenen süre sonunda şirketin tek sahibi Osmanlı olmayacak mıydı? Sadrazam Hilmi Paşa anlaşmanın yararlarını şöyle sıralıyordu: “*Evvela: Bir şirketi ecnebiyenin nihayeti olmayan seyri sefer hakkı asgarisi otuz yedi buçuk, azamisi yetmiş beş sene müddetle tevkit ediliyor. Saniyen: Seksen seneye karib bir zamandan beri mevcut ve uhudu atikadan müstefit olup istediği kadar idame-i*

²⁰² A.g.c., s.263.

²⁰³ A.g.c., s.277. Rıza Nur, Meclis-i Mebusan'da Lynch Meselesi ile ilgili tartışmalara anlarında şu sözlerle yer verir: “*Benim Meclis'te ilk büyük nutkum, (Linç) meselesi hakkındaki nutkum idi. İki saat kadar sürmüştü. Bu nutku on gün kadar çalışarak malumat toplayarak hazırlamıştım. Hüseyin Hilmi Paşa sadrazam, Rafet Paşa Hariciye Nazırı idi. Sadrazam önce kürsüde mağrur tavırda ve cesur lakırdı söylüyordu. Muhaliflerin nutuklarından sonra perişan bir hal aldı; söz söyleyemez oldu. Sonlarda o dereceye geldi ki, cevaba davet edildiği vakit dışarı gidiyor; gelip kürsüye çıkıyor, bir satır bir şey okuyordu. Demek dışarıda birine sorup yazarak geliyordu...*” Bkz., a.g.e, s.333-334.

²⁰⁴ Bunun, şirketin bir takım malzemelerini gümrüksüz olarak getirebileceğinden kaynaklandığı söylenmektedir. Bkz., a.g.c., s.258.

²⁰⁵ A.g.c., s.247.

mevcudiyet hakkını haiz olan bir şirket, tarihi mukaveleden itibaren sıfatı ecnebiyesini zayi ederek tabiiyet-i Osmaniye'ye girecek ve halen ve müstakbelen kavanin-i memlekete tabi olacaktır. Elyevm mevcut ve cari olan hak ve esasları muhafaza suretiyle yaptığımız tevhid muamelesinin memleket için muzır olup olmadığı bahsine gelince, bu, takdire ait bir meselledir. Bizim itikat ve takdirimize göre, muamele-i vakıadan memlekete mutazarrır (zararlı) değil, bilakis maddeten ve manen müstefit (faydalı) olacaktır.”²⁰⁶ Verilen büyük imtiyazların süresi düşünüldüğünde²⁰⁷ 75 sene onlara nazaran daha kısaydı.

Hüseyin Cahit, bu imtiyazın 37,5 sene sonra geri alınabilecek olmasını bir başarı olarak görüyor ve bu konuda hükümetten yana gözükiyordu.²⁰⁸ Hüseyin Cahit, Lynch konusunda yeni yönetimin neden Abdülhamit'in izinden gittiğinin sorulması üzerine verdiği cevapta, Abdülhamit'in kendi şahsi çıkarları için bu imtiyazı vermek istediğini yeni hükümetin ise kendisine bir menfaati olmadığını belirtmekteydi. Sonuçta 37,5 sene sonra şirketin tamamı milletin eline geçebilecekti.²⁰⁹

Meselenin karşısında olanlar 37,5 sene sonra imtiyazın geri alınmasını bir başarı olarak görmüyorlardı. Bu hakkın zaten mahkeme kararı ile varolduğuna değinen Lütfi Fikri, şirketin değerini ödedikten sonra onun istenildiği zaman alınabileceğini söylüyordu.²¹⁰ İsmail Hakkı ise bu imtiyazın süresiz olduğunu “...bir memleket hayat damarı olan iki nehrin ilelebet, çünkü 37 seneden sonra ne olacağını bilmiyoruz...”²¹¹ şeklinde anlatıyordu. Anlaşmanın süresine karşı yapılan muhalefet çok kuvvetli olmasa da genelde bu birleşmeye karşı olan bir anlayışın, imtiyazın süresinin ne olursa olsun, onun karşısında olacağı açıktı.

²⁰⁶ A.g.c., s.248.

²⁰⁷ Chester Projesi'nin, Bağdat Demiryolu'nun veya Inchcape ile Hakkı Paşa arasında yapılan anlaşmanın imtiyaz süresi 99 yıldır.

²⁰⁸ Hüseyin Cahit, “Linç Meselesi”, **Tanin**, 25 Teşrinisani 1909.

²⁰⁹ Hüseyin Cahit, “Linç İşine Dair”, **Tanin**, 27 Teşrinisani 1909.

²¹⁰ “...37 seneden itibaren tekrar almak istersek, bunu kaldırmak hakkını haiz imişiz. Onu kaldırmak hakkınız haiz olmak hiç, o hakkı haiz olmamak demektir. O hakkı bugün de haiziz. Bilfarz bir tramvay imtiyazını sonradan onu geri almak istersek, kumpanya mahkemeye müracaat eder. Kumpanyanın teessüsünden beri ne kar ederse onu mahkeme hükmeder, işte sizin göreceğiniz şey bundan ibarettir. Binaenaleyh 37 sene sonra Hükümetin böyle bir hakkı olması demek, hiçbir şeye malik olmaması demektir.” Bkz., a.g.c., s.272.

²¹¹ A.g.c., s.259-260.

1.2.2.3. Lynch Meselesinin İktisadi Boyutu

Lynch meselesi çerçevesinde tartışılan konular arasında, meselenin mali bir yükümlülük taşıyıp taşımadığına ilişkin yapılan tartışmaların ayrı bir önemi vardı. Çünkü Lynch imtiyazının verilmesinde meclisin yetkili kılınmasını isteyenler, bu meselenin memleketi ekonomik açıdan etkilediğine inanıyorlardı. Meselenin ‘*taahhüdü maliyi mutazammın*’ olduğundan yani devlete mali taahhüt yüklediğinden, konunun meclise gelmesi isteniyordu. Hükümet ise konunun hiçbir mali yükümlülük içermediğini savunuyordu.

Hüseyin Hilmi Paşa’nın, meselenin memlekete zararlı olmadığını belirten konuşmasından sonra söz alan Mehmet Şevket Paşa, İdare-i Nehriye’nin gelirinin Lynch şirketi ile rekabete ve idarenin kendisini yenilemesine yeteceği kanısındaydı. Ayrıca İdare-i Nehriye’nin yeni şirkete devrinde hesap edilen tutarın az olduğu kanısındaydı.²¹² Hilmi Paşa’dan sonra hükümet adına söz alan Cavit Bey, şirketin başlangıcında takip edilen esaslarla, hükümetin şimdi vermiş olduğu karar karşılaştırıldığı zaman, “*Hükümeti haziranın ne kadar hamiyetkarane hareket etmiş olduğunu ve memleketimizin hayatı iktisadiyatına zerre kadar tesir etmeyecek bir imtiyazı vermek üzere bulunduğunu anlayacaksınız. (Alkışlar)*” diyerek Şevket Paşa’ya da cevaben gelirlerin azalmayıp artacağına değinmişti. Hükümetin iktisadi, siyasi ve mali yönden bir sakınca görmediği için bunu kendi aramızda imza etmeyi düşündük diyen Cavit Bey, hükümetin verdiği kararda ‘*hiçbir taahhüdü maliyi mutazammın*’ olmadığı gerekçesiyle bunu meclise göndermediklerini açıklamıştı. Bu imtiyazın hazinenin beş kuruşuna dokunmayacağını belirten Cavit Bey ısrarla, yapılan anlaşmada “*hiçbir taahhüdü mali yoktur*” diyordu.²¹³ Cavit Bey, 1909 yılı başında yayımlanmış olduğu bir makalede deniz ticaretinde tekel verilmemesini ve kabotaj hakkının Osmanlı gemicilerine tanınmasını önermesine rağmen tartışmalarda bu hususa değinmemişti.²¹⁴ Cavit Bey’in konuşması sırasında muhalefet sürekli

²¹² Mehmet Şevket Paşa: “*Onların iki bizim yirmi vapurumuz var, birtakım müsekkafatımızı (binalarımızı) da veriyorlar ona mukabil de 150 bin lira alınıyor. Halbuki bu kumpanya onun için 500 bin lira verir. O menafi bu cihetle midir, bunu anlayamıyoruz.*”, Bkz., a.g.c., s.249.

²¹³ A:g.c., s.254-255.

²¹⁴ Mehmet Cavid, “*Neşriyat ve Vekayi-i İktisadiye 2*”, **Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, C:1, S:3, 1 Şubat 1324, Hilal Matbaası, İstanbul, s.428. Makalenin Latin harflerine çevrilmiş hali için

gürültü çıkarıyor ve Cavit Bey'in hiçbir taahhüdü mali yoktur sözüne vardır diyerek tepki gösteriyorlardı. Cavit Bey, sözünün sürekli kesilmesine rağmen konuşmasını bitirmişti.²¹⁵

Cavit Bey'in sözlerine karşılık, meselenin mali yükümlülük içerdiği yolunda açıklamalar yapıyordu. Menteşe Mebusu Halil Bey, “*Bu her ne kadar doğrudan doğruya bir imtiyaz değilse de, inkılap suretiyle bir imtiyazdır. Bundan dolayı bu da bir inhisar demektedir.*” yorumunu yaparak bu meselede taahhüdü maliye vardır diyordu.²¹⁶ İsmail Hakkı Bey de hükümet adına yapılan açıklamaya karşı çıkıyordu. “*Hükümet diyor ki bunda inhisar yoktur, taahhüdü mali yoktur. Biz diyoruz ki vardır. Niçin vardır diyoruz?... Bugün verilen hakkı inhisar Bağdat ile Basra arasında vapur işletmekten ibaret değildir. Yalnız Bağdat ile Basra arasında olsa idi, bu dedikleri, belki olabilirdi. Fakat Bağdat ile Musul arasında ve bütün Fırat nehrinde dahi hakk-ı imtiyaz hakk-ı inhisar veriyor. Yani şimdiye kadar hiçbir vapurun işlemediği yerde bile hakk-ı inhisar ve hakk-ı imtiyaz veriliyor. İşte bu cihet sarahaten gösterir ki Heyet-i Vükela bu içtihadında yanılmış, inhisar vermedim dediği halde vermiş.*” İsmail Hakkı Bey'e göre, bu meselede, doğrudan doğruya veya dolaylı yoldan, milletin cebinden para çıktığı için Meclis-i Mebusan'ın bu meselede oy hakkı olması gerekiyordu.²¹⁷ İsmail Hakkı Bey, bu bölgenin İngiltere'nin ekonomik istilasına uğrayacağını düşündüğü için meselenin mali taahhüt içerip içermemesi konusunu anlamsız bulması gerekir. Çünkü bu mali taahhüt değil mali istila olacaktı.²¹⁸ Ahmad da İsmail Hakkı Bey'in muhalefetinin ardındaki nedeni, İngiltere'nin bu imtiyaz ile Irak'ın ekonomik fethini gerçekleştirecek bir komplosu olduğuna inanmasına bağlar.²¹⁹ Bölgede ekonomik istila olacağına ilişkin söylentilerin çıkması

bkz., Deniz Karaman, **Cavid Bey ve Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, Liberte Yayınları, Ankara, 2001, 205.

²¹⁵ Hüseyin Cahit Bey sürekli gürültü yaparak genel kamıyı değiştirmeye çalışan 10-15 kişilik bir muhalif gruptan söz eder. Bkz., Hüseyin Cahit, “Bir Ders-i İbret”, **Tanin**, 13 Kanunuevvel 1909.

²¹⁶ A.g.c., s.257-258.

²¹⁷ A.g.c., s.259.

²¹⁸ Times gazetesinin İstanbul muhabirinden gönderilen ve 15 Aralık 1909 tarihinde Tasvir-i Efkâr'da yayınlanan haberde Babanzade İsmail Hakkı'nın, bu birleşmenin sonucunda Irak'ın tamamen İngiltere'nin ekonomik istilasına uğrayacağı kanısında olduğu söyleniyordu. Bkz., “Linç Meselesi”, **Tasvir-i Efkâr**, 15 Kanunuevvel 1909. Times'daki haber şu olmalı: “... İsmail Hakkı Babanzade ve Arap mebuslar, İngiltere'nin Irak'la kaynaşma isteğinin altında, İngiltere'nin bu ülkeyi ekonomik bakımdan ele geçirmek için hazırladığı kurnazca bir plan yaptığını, ellerinde bir belge olmasa da, gerçekten inanmışlardı.” Bkz., **Times**, 11 Aralık 1909'dan aktaran Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.92, dn.10.

²¹⁹ Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, s.128.

üzerine buna tepki de gecikmemiştir. İsmail Hakkı'nın da çalıştığı gazete olan Tanin'de çıkan bazı haberler, bu konu hakkında Tanin'in tek bir görüşe sahip olmadığını ve yazarlar arasında görüş ayrılığı olup onların konulara farklı yaklaşıklarını göstermiştir.²²⁰ Tanin gazetesinin yazarlarından Paşazade Süleyman da Lynch meselesinde taahhüdü mali görmüyordu. Paşazade Süleyman'a göre, bu imtiyazla bütün Irak kıtası İngilizlere bırakılmışsa o zaman Anadolu-Bağdat Demiryolu ile bütün Anadolu Almanlara bırakılmıştı.²²¹

Konunun mali yükümlülük içerdiğine dair başka mebuslar da söz almıştı. Rıza Nur, "*itikatımca taahhüdü mali var.*" diyor ve bununda kaynağının devir sırasında elimize geçen paranın bütçe harici kullanılması (150 bin lira kadar olan bu para, şirketin sermayesi için kullanılmıştı.) ve gümrük muafiyeti yüzünden olduğunu söylüyordu.²²² Erzurum Mebusu Ohannes Varteks Efendi²²³, verilecek imtiyazların %95'e yakınının taahhüdü maliyi tazammun ettiğine değiniyordu. Bu görüşünü şöyle temellendiriyordu: "*Çünkü hiçbir Avrupalı taahhüdü malisiz bir meseleye teşebbüs etmez...*"²²⁴ Sivas Mebusu Nazaret Dagavaryan Efendi²²⁵, nehirler üzerinde imtiyaz verilmemesi gerektiğini belirtmiş ve eğer bu imtiyaz verilirse ulaşım fiyatları artacağı için halkın zararlı çıkacağına değinmişti.²²⁶ Zor Mebusu Hızır Lütfi

²²⁰ Hüseyin Cahit, anılarında kendi aralarında dahi Lynch meselesinde anlaşamadıklarını Babanzade İsmail Hakkı ile görüş ayrılığına düşüğünü belirtir. Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Siyasi Anılar**, s.154.

²²¹ Ayrıca Paşazade Süleyman, "*Osmanlı kara tarafı imtiyazlarla dolu iken iki nehir üzerinde bir imtiyaz hakkı verilmesine bu kadar telaş nedendir?*" diye soruyor. Bkz., Paşazade Süleyman, "Linç Meselesi", **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

²²² A.g.c., s.275.

²²³ Ohannes Varteks (Serengülyan) Efendi (1870-1916) 1., 2. ve 3. dönem Erzurum mebusluğu yapan Varteks Efendi, Ermeni ve Taşnak'tır (Demir, liberal; Rustow-Ahmad, müstakil; Karaer, hem sosyalist hem de Taşnak diyor). Gedikpaşa Ermeni Mektebi Müdürlüğü'nde bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.376; Karaer, a.g.t., s.22, 201-202; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.278; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.363. Rıza Nur, Varteks Efendi hakkında şunları söyler: "*...Vartekes her müzakerede onlar (İttihatçılar) lehine ve muhalefet aleyhine komiteci, gözleri dönmüş, ağır ve hakaretle sözler söyler, muhalefete eşkıya gibi saldırırdı.*" Bkz., Rıza Nur, a.g.e., s.328.

²²⁴ A.g.c., s.279.

²²⁵ Nazaret Dagavaryan Efendi (1862-...): 1. dönemde Sivas mebusluğu yapan Dagavaryan Efendi, Ermeni ve liberaldir. Veteriner ve ziraatçıdır. Meclis-i Mebusan'da idare memurluğu yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.371; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.275; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.531.

²²⁶ Sivas Mebusu Nazaret Dagavaryan Efendi: "*Efendiler dünyada nehirler üzerinde seyri sefain için imtiyaz verilmiş değildir. Hiçbir yerde, hiçbir memlekette, hatta Amerika'da bile hiçbir vakit nehirler üzerinde seyri sefain için imtiyaz verildiği görülmemiştir. Eğer biz böyle bir imtiyazı verirsek bu usul bizden başlayacaktır ve aleme yegane bir örnek olacaktır. Böyle bir imtiyazdan ne olabilir?*" Bkz., a.g.c., s.284.

Efendi²²⁷ ise meseleyi her yönden zararlı görüyordu: “...biz şu meselede maddi, manevi, siyasi, iktisadi büyük mahzurlar görüyoruz... azim ve dehşetli mahzur görüyoruz.”²²⁸

1.2.3. Lynch Meselesi’nde Yabancı Etkisi Olup Olmadığına İlişkin Tartışmalar

Lynch meselesi gündeme gelmeye başladığı günden itibaren, yabancı devletler nazarında da ele alınmıştı. İmtiyazın sahibi konumundaki İngiltere ile, meşrutiyet döneminden önce Osmanlı topraklarında gittikçe nüfuzunu arttıran ve kısa sayılabilecek bir zamanda bu topraklardaki diğer nüfuz sahibi devletlere rakip durumuna gelen Almanya arasındaki bir çıkar çatışması çerçevesinde meseleye yaklaşımlar oldu.²²⁹ Sonuçta mesele, Bağdat Demiryolu’nun son durağı olması planlanan ve İngiltere’nin dünya ticaretindeki önemli kalelerinden biri konumundaki bir bölgeyle alakalıydı. Bölgenin doğal zenginlikleri ise kuşkusuz buranın önemini bir kat daha artırıyordu.

Gazetelerde konuyla ilgili çıkan ilk haberlerde Lynch imtiyazı ile Bağdat Demiryolu imtiyazı birlikte ele alınmaya başlamıştı. Ancak bu hususun ortaya atılması hoş karşılanmıyordu. Cahit verilen haberlerle Fırat ve Dicle nehirlerinde seyri seferin yalnız bir iktisadi mesele olmasından çıkarılıp adeta beyneldüvel bir uyuşmazlık haline sokulmaya çalışıldığını söylemekteydi. Bu meselenin sanki İngiltere ve Almanya nüfuz çatışması olarak gösterilmesinden hayıflanılan Hüseyin Cahit, ilerleyen günlerde kendisi de bu tür bir tutum ile konuya yaklaşacaktı.²³⁰ Aynı dönemde yazılan başka bir makalede, meselenin Alman ve İngiliz menfaatleri ile anlatılması meşrutiyet yönetiminde uygun bir davranış olmadığı ve meseleyi Bağdat

²²⁷ Hızır Lütfi Efendi (1862-1930): 1. dönem Zor mebusudur. Türk ve Müstakildir. Meclis-i Mebusan’da Zabıt Katipliği, Evkaf-ı Hümayun Encümeni Reisliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.378; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.279; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.679.

²²⁸ A.g.c., s.285.

²²⁹ Dönemin basınının yanı sıra konuyu araştıranlar arasında da bu tür yorumlar yapıyordu. Ahmad “Aslında, sorun Bağdat Demiryolu ve bununla ilgili Alman çıkarlarına bağlıydı.” diyordu. Bkz., **İttihat ve Terakki**, s.80, dn.47.

²³⁰ Hüseyin Cahit, “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Seyrü Sefain”, **Tanin**, 7 Teşrinisani 1909.

Demiryolu'ndan açıp bu konu ile bağlantı kurmasının meşrutiyette yapılmaması gereken bir davranış biçimi olduğu söyleniyordu.²³¹

Gazetelerde görülen bu ilk karşı çıkmalara rağmen mesele zamanla İngiliz ve Alman taraftarlığı boyutuna getiriliyordu. Fırat ve Dicle'de Lynch şirketinin ortak olacağı bir Osmanlı şirketi kurulmasından yana olanlar İngiliz, bu birleşime karşı olanlar ise Alman taraftarı olarak itham edilmeye başladı.

Alman yanlısı basında meselenin İngiltere ile olan siyasi bir yakınlaşma neticesinde verildiği ve meselenin aceleye getirilmek istendiği vurgulanıyordu. Hüseyin Cahit, Almanların bu meseleyle ne kadar alakalı olduklarını göstermek için, yazmış olduğu bir yazıda Osmanischer Lloyd'da yayınlanan haberleri vermişti. Hüseyin Cahit'in aktardığına göre, gazetede çıkan bazı haberler şunlardı: “*Hükümet, Türkiye'nin menaf-i iktisadiyesini temin edecek şerait kabul ettirmek yolunda bir teşebbüste bulunmadan İngiliz teklifini red etmemelidir fikrindedir.*” (8 Kasım); “*...İngiltere nüfuzu Babıali'de gittikçe artmaktadır.*” (25 Kasım); “*Biz imtiyazın Linç şirketine değil İngiltere'ye verildiğine şüphe ederiz.*” (26 Kasım).²³² Ayrıca Hüseyin Cahit, Almanları sevdirmeye amaçlı gazetelerin çıktığını belirterek, Almanları bize sevdirmek için çıkarılan gazeteler bize daha çok ters etki yapmıştır diyordu.²³³

Aynı gün yayınlanan Tasvir-i Efkâr'da Ebuzziya, “*Bu mesele bu günkü haliyle bir meseleyi ihtirasiye halini almıştır. Çünkü memlekette vatanperver gözüken pek çok düşman vardır. Onları asıl halleri ile görmek lazım.*” diyerek meselenin zararlı olması şöyle dursun hatta yararlı olduğunun altını çiziyordu.²³⁴ Aynı gazetede 4 gün sonra, Times gazetesinin İstanbul muhabirinden gönderilen bir mektup aktarılıyordu. Mektupta yazıldığına göre, hükümetin takip ettiği siyaseti eleştiren gazetelerin bazıları, Lynch şirketinin kendilerini kullanmaya taraf olmadığı için Lynch işini bozmak niyetindeydi. Müstakillerden diğer bir kısmı ise sadece bazı mebuslara husumet duydukları için bu işe karşıydı. Diğer bir kesim ise büyük sermaye sahiplerinin menfaatinden yana olarak davrandıklarını ve ihtiraslarının da bu hususta rolü olduğu belirtiliyordu.²³⁵

²³¹ “Fırat ve Dicle Nehirlerinde Seyr-i Sefain”, **Tasvir-i Efkâr**, 9 Teşrinisani 1909.

²³² Hüseyin Cahit, “Linç Meselesinde Müessirat”, **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

²³³ Hüseyin Cahit, “Almanlar ve Osmanlılar”, **Tanin**, 17 Kanunuevvel 1909.

²³⁴ Ebuzziya, “Linç Meselesi ve Hilmi Paşa Kabinesi”, **Tasvir-i Efkâr**, 11 Kanunuevvel 1909.

²³⁵ “Linç Meselesi”, **Tasvir-i Efkâr**, 15 Kanunuevvel 1909.

Konu Meclis-i Mebusan'da da açılmıştı. İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesinin kabulü sırasında söz alan mebuslar konuyu bir şekilde Bağdat Demiryolu imtiyazına getiriyorlardı.²³⁶ Ancak mebuslar açık hitamda bulunmadan konuya değiniyor ve meselenin yabancı bir devletle siyasi ilişkisi bulunup bulunmadığını öğrenmek istiyorlardı.²³⁷ Lütfi Fikri Bey, bu konuda siyasi düşüncelerin olduğu ihtimaline değinirken Talip Paşa'ya göre, İngilizlerin Irak bölgesindeki çıkarları ekonomik olmaktan çok siyasi idi.²³⁸ Tanin'deki makalesinde Paşazade Süleyman, İngilizlerin burada kuvvetlenmek istemelerinin nedeninin de Almanya olduğunu söylüyordu.²³⁹

Meseleye, Almanya ve İngiltere'nin Osmanlı yöneticileri arasında etki sahibi oldukları kesimler arasındaki bir çatışma olarak bakılması, zamanla gergin bir hava yarattı. Burada Hüseyin Cahit'in yazmış olduğu birkaç makalenin incelenmesi konuyu açıklayıcı olabilir. Hüseyin Cahit, Lynch meselesi ile ilgili ilk makalelerinde, konuya uluslararası bir rekabet olarak bakılmasının sakıncalı olacağını söylerken zamanla bu birleşim kararının karşısında olanları Alman taraftarlığıyla suçlamıştı. Böyle bir meselenin gündemi meşgul etmesindeki en önemli sebebi Almanya'nın çıkarlarında arıyordu. Hatta Hüseyin Cahit, yazdığı yazılarda o kadar ileri gitmişti ki gazetesi kapatma cezası almıştı.

²³⁶ A.g.c., ss.140-143.

²³⁷ Lütfi Fikri Bey bu konuda şunları söylüyordu: “*Memleketin menafii nokta-i nazarından zerre kadar şüphe yoktur ki, bu Linç meselesini bu halde bırakmak elbette muzırdır ve yapılması mümkün olmayacak daha, daha mutedil surette yapılacak kontratlardan daha mühimdir. Öyle iken niçin bunu Hükümet yapıyor? ihtimal ki, bir mülahazai siyasiyeye mebnidir. O mülahazatı siyasiyenin, tabii, bir ehemmiyeti vardır. Bu işte muhtasaran bir kelime, söyleyeceğim, ihtimal ki, bazı mülahazatı siyasiye vardır. Hükümet o menafii siyasiyeyi temin etmiş ise biz onu bilmeliyiz. Yok, hiçbir menafii siyasiye temin olunmamış ise, vatani bir tehlikeden kurtarmak gibi bir kayıt varsa, onu da bilmeliyiz ki icabeden fedakarlığı yapalım. Evet, o vakit Hükümete her türlü muaveneti yaparız. İcap ederse gözyaşımızla imzalarız. Fakat bunu da evvel emirde anlamalı. (Alkışlar)*”, Bkz., a.g.c., s.272.

²³⁸ Basra Mebusu Talip Paşa: “*Hasılı kelim, şu imtiyaz ve tevhid meselesi her ne tarz ve şekle konulacak olsa İngiltere'nin nüfuzu ilelebet baki kalacak. İngiltere Hükümeti siyasette aldanmaz ve hakimiyeti bahriye yolunda her fedakarlığı ihtiyardan çekinmez, İngiltere'nin veya İngilizlerin o havalide takip ettikleri menfaat ise iktisadi olmaktan ziyade siyasi olduğuna kail olmalıyız.*” Bkz., a.g.c., s.273.

²³⁹ “*Devri sabıkda Anadolu şimendifer imtiyazının Bağdat'a isal (ulaştırma) edilemeyeceğini mülahaza eden İngiltere, devri meşrutiyette bu hattın temdidine mübaşeret olduğunu (başlandığını) görünce, belki de İngiliz nüfuz ve ticaretine yeni bir inbisat (yayılma, genişlik) vermek, Almanya'nın Mezopotamya civarında karşılıklarına dikilmek ve bahusus İngiliz efkarı umumiyesinde Almanlara karşı saha-i ticarete (ticaret alanında) mağlup görünmemek ve fakat hükümet-i Meşruta-i Osmaniye'den İngiltere hükümeti namına Fırat ve Dicle nehirlerinde bir imtiyaz istihsali veya mösyö Linç namına mevcut olan vapur şirketinin tevsi maluması (genişlemesi) mümkün olamayacağını hissettiğinden bu emniyesine sureti hususiyede vasıl olmak için tevhid (birleştirme) suretiyle imtiyaz almaya teşvik etmiştir.*” Bkz., Süleyman Paşazade, “Linç Meselesi”, **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

Yapılan araştırmalarda meselenin, Alman yanlısı ordu ve Mahmut Şevket Paşa ile bağlantısının kurulması nedeniyle büyük tepki aldığı ortaya çıkarılmıştı. Ahmad, bir İngiliz belgesinden konuyu aktarıyordu: “*Mahmut Şevket Paşa’yla von der Goltz, İttihat Terakki Cemiyeti’ni yıkıp, Alman çıkarlarına hizmet edecek bir askeri rejim kurmayı tasarlamakla suçlandılar.*”²⁴⁰ Ahmad, 17 Aralık tarihli Tanin gazetesinin Almanya’ya saldırdığını ve bu saldırı üzerine: “*Bu saldırılar ordunun öylesine aleyhineydi ki Cahit Bey’in Harp Divanı’na verilmesi bile bekleniyordu.*” demektedir.²⁴¹ 17 Aralık 1909 tarihli Tanin’de Hüseyin Cahit’in “*Almanlar ve Osmanlılar*” makalesini kaleme almıştı ve bu makale gazetenin kapatılmasına neden olmuştu. Ancak Ahmad’ın vermiş olduğu belgedeki kanıya sebep olacak gelişme büyük ihtimalle Hüseyin Cahit’in 11 Aralık 1909 tarihli “*Linç Meselesinde Müessirat*” başlıklı makalesinden kaynaklanıyordu ve anlaşılan bu makale araştırmacıların dikkatinden kaçmıştı.

Bu iki makaleyi incelediğimiz zaman gerçekten de ilk yazıda daha açık bir eleştiri olduğu görülmektedir. “*Linç meselesi birinci derecede bir Alman entrikasıdır. İkinci derecede bir menfaat-i hususiye meselesidir. nc derecede bir hırs-ı cah (mevki hırsı) meselesidir.*”²⁴² Alman etkisini ve Alman çıkarlarını savunanları bu kadar açık bir dille eleştiren Hüseyin Cahit, bu meselenin olumsuz sonuçlanması durumunda yani İngilizlerin imtiyazı alamamaları durumunda Almanların kazançlarını sıralıyordu: “*Almanlar ise bundan iki türlü istifade edecekler, bir kere işin bozulduğundan ve Irak’taki hakimiyet-i ticariyeleri rakipsiz kalacak... kabinenin bizzarure kendi ağuşlarına (kucaklarına) atılmasıyla ihraz-ı galebe edecekler (galip gelecekler)*”²⁴³ 11 Aralık tarihli bu makale, gazetenin kapanmasına neden olacak 17 Aralık tarihli makale kadar şimşekleri üzerine çekecek bir tarzdaydı. Gazetenin Divan-ı Harp’e gitmesinde etkisi olmalıydı. Hatta Hüseyin Cahit, başına gelecekleri tahmin etmiş olmalı ki makalesinin sonuna yazdıklarında

²⁴⁰ Marling’den Grey’e, İstanbul, 14 Aralık 1909 tarih ve ‘ok gizli’ 967 sayılı yazıya ilişkin olan 12 Aralık 1909 tarihli **Le Jeune Turc** (İngiliz Dışışleri Bak. kayıt no: 371/781/46061)’den aktaran, Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.79-80, dn.47.

²⁴¹ Ahmad, a.g.e., s.80; Konuya değinen araştırmacılar, genelde bu yazıyı baz alarak konuyu anlatmışlardı. Bkz., Akşın, a.g.e., s.258; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18.

²⁴² Hüseyin Cahit, “Linç Meselesinde Müessirat”, **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

²⁴³ Hüseyin Cahit, “Linç Meselesinde Müessirat”, **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909.

sadece kendisi sorumlu olduğuna dair bir ihtar eklemiştir.²⁴⁴ Bu alışık olunmayan bir hareketti.

Tanin'in kapanmasına neden olarak gösterilen yazıda daha önce Alman etkisine değinilmesi sonucu resmi olmayan bir siyasi teşebbüsün olduğu belirtiliyordu ve Hüseyin Cahit kendini savunur tarzda konuyu ele alıyordu: "*Linç meselesi münasebetiyle yazdığımız bir iki makalede Alman tesiratından bahs edişimizin badi iğbirar olduğunu (darılma, gücenmeye neden olduğunu) hayret ve teessüfle haber aldık. Hatta bu yolda gayri resmi bir teşebbüsü siyasiyenin haber vuku teyid edince hayretimiz bütün bütün arttı. Çünkü asıl şikayet edecek mevkiide biz bulunuyorduk. Müdafaa vaziyetinde bulunan tarafın hareketi tecaviüzi bir şekilde gösterilmek pek doğru olmaz zannederiz.*"²⁴⁵ Hüseyin Cahit, Lynch meselesinde Alman etkisine ve bu etkinin Osmanlı bağlantısına değinmeyi sürdürdü: "*bize anlattılar ki kendileri eski idarenin bazı adamlarına bir muhabbeti hususiye ile merbutdurlar (bağlıdırlar)*".²⁴⁶

Bu makaleler sonucu gazetenin kapanması ve Hüseyin Cahit'in de tutuklanması düşünülmüştü. Mehmetefendioğlu, "*Lynch sorunu nedeniyle Almanya'yı eleştirmek orduyu ve Mahmut Şevket Paşa'yı eleştirmekle eş tutuluyordu.*"²⁴⁷ saptamasını yaparken, Akşin, bu birleşmeyi olumlu bulanlardan bazıları işi, "*Mahmut Şevket Paşa'yı Goltz'u İttihat ve Terakki'yi devirip Almanlara hizmet edecek askeri bir hükümet kurmaya çalışmakla suçlayacak dereceye kadar vardırıdılar.*" demektedir.²⁴⁸ Tüm bunların sonucunda, Hüseyin Cahit'in tutuklanması gündeme geldi ama bu girişim Fırka ve Merkezi Umumi'nin devreye girmesi sonucu önlendi ama Harp Divanı 22 Aralık'ta Tanin'i kapattı.²⁴⁹

²⁴⁴ "*İhtar- Tanin'de yazılan makaleler yalnız muharririnin fikrinden ibaret olup mesuliyet-i maneviye ve maddiyesi münhasıran muharririne aittir.*", Hüseyin Cahit, "Linç Meselesinde Müessirat", **Tanin**, 11 Kanunuevvel 1909

²⁴⁵ Hüseyin Cahit, "Almanlar ve Osmanlılar", **Tanin**, 17 Kanunuevvel 1909.

²⁴⁶ Hüseyin Cahit, "Almanlar ve Osmanlılar", **Tanin**, 17 Kanunuevvel 1909.

²⁴⁷ Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18.

²⁴⁸ Akşin, a.g.e., s.258. Ahmad da "*Hamidiye ile İngiliz Lynch şirketini birleştirme girişimi cemiyetle Mahmut Şevket Paşa'nın arasındaki çatışmayı daha da alevlendirdi.*" diyordu. Bkz., Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.79.

²⁴⁹ Ahmad, a.g.e., s.80; Akşin, a.g.e., s.258; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.18. Lynch meselesi sebebiyle kapatılan tek gazete Tanin değildi. 1 Aralık 1909 tarihinde, önceden bildirildiği halde halkın heyecanını artıran yazılara devam eden ve Linç meselesi hakkında devlet aleyhine muhalif yazılar yazan ve çoğu yazarının Serbesti Gazetesi muharrirlerinden olan Sada-yı Millet Gazetesi'nin

Bu olaydan sonra (gördüğümüz kadarıyla) gazetelerde bu doğrultuda açıktan açığa çıkan bir habere rastlanmıyordu. Bununla birlikte Hüseyin Cahit'te bu konudaki tutumunu yumuşattığını görmekteyiz. 22 Ağustos 1911 tarihli Tanin'de Hüseyin Cahit'in "*Alman ve İngiliz*" isimli makalesinde Almanlara karşı daha ılımlı bir tavır takınmıştı. Meşrutiyetin ilanı ile İngiliz dostluğu ve Almanya'ya karşı görünüşün normal olduğunu vurgulayan Cahit, yazının devamında dış politikanın kah bu yana kah öteki yana dayanacağını söyleyerek Almanya'nın da Osmanlı dış politikasında önemli bir yere sahip olduğunu belirtmişti.²⁵⁰ Bu olay üzerinden küçük bir tespitte bulunursak, bazı İttihatçıların Alman aleyhtarlığı bu olayda kendisini göstermişti. Almanlara karşı takınılan bu tutumun zamanla değiştiği görülecekti.

1.2.4. Lynch Meselesi ve Yerel Tepkiler

Fırat ve Dicle nehirlerini içine alan ve Bereketli Hilal olarak adlandırılmış medeniyetin beşiği konumunda olan bu bölgede, eski zamanlardan beri Fırat ve Dicle nehirlerinden taşımacılık amaçlı yararlanıldığı biliniyor. Bölgenin dünyaya açılan kapısı konumunda olan Basra Körfezi, ilerleyen dönemlerde Fırat ve Dicle nehir taşımacılığının önemini artırmasında etkili olmuştu. Buharlı gemilerin bu sularda görülmesi, taşımacılığın önemini had safhaya çıkarmıştı. Bu durum, büyük sermayeli yabancı yatırımı ticari amaçlı olarak buraya çekerken yerli halkın çıkarları zedeleniyordu. Taşımacılık alanında büyük bir gücün ortaya çıkması, bu nehirler üzerinde küçük çaplı taşımacılık yapan bölge halkının zamanla bu iş sahasını kaybetmesine neden olabilecekti.

Lynch şirketinin 19. yüzyılın ortasından sonra bu sularda taşımacılık yapması ve Lynch şirketinin kurulmasını izleyen yıllarda Osmanlı yatırımının da buraya gelmesi kuşkusuz taşımacılıkla uğraşan bölge halkını olumsuz etkilemişti. Nehir üzerinde vapur işletmek isteyen fakat izin alma konusunda sıkıntı çeken bölge halkı

kapatılması için Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye Dairesi'nden Hareket Ordusu Kumandanlığı Cenab-ı Valası'na bir yazı gönderilmişti. Bkz., **BOA, DH. MUI**, 38-1 / 52, 1.12.1909.

²⁵⁰ Hüseyin Cahit, "*Alman ve İngiliz*", **Tanin**, 22 Ağustos 1911.

da bu nehirlerde yabancıların almış olduğu gibi aynı haktan yararlanmak istiyordu.²⁵¹ Sermayesi ve rekabet gücü düşük bu teşebbüsler uzun ömürlü olamıyordu. Yinede nehirler üzerindeki yerli işletme, küçük çaplı da olsa taşımacılık faaliyetinde bulunuyordu.

Nehir taşımacılığında geçinen veya taşımacılıkla ilgili herhangi bir ekonomik bağlantısı olanların haricinde, tüccarların da nehir taşımacılığıyla ilgili çıkarları vardı. Bu çıkarların en önemli sebebi taşıma ücretiydi. Fırat ve Dicle nehirlerinde tekel sağlayan bir şirketin fiyatları istediği gibi belirleyebileceği beklenmedik bir durum olmadığı için, bölgedeki tüccarlar da bu durumdan endişeliydi.

Yarı hissesine Osmanlı, yarı hissesine de Lynch şirketinin sahip olacağı bir Osmanlı şirketi kurmak için görüşmelerin başlaması ve bazı anlaşmalara varılması, bölge halkında büyük bir tepkiye neden oldu. Bu tepkilerin önemli bir kısmını geçimini nehirlerdeki ulaşım ile ilgili bir iş kolunda çalışanlar oluşturuyordu. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın görüşmelerle ilgili mecliste yaptığı izahatta bu konuda şu kararın verileceğini belirtiyordu: *“Yelken veya kürekle işleyen kelekler ve yine yelken ve kürekle işleyen merakib-i nehriyye-i saire ile yolcu ve emval-i ticariye nakline şirket tarafından mümanaat olunmayacağı gibi, efrad-ı ahalinin tahtı tasarrufunda bulunan ve nakliyat-ı zatiyelerine mahsus olan herhangi nehirde olursa olsun ve herhangi usulde inşa edilmiş bulunursa bulunsun bilcümle vapurlarla sair vesait-i nakliyenin amedü şüdüne de şirketçe müdahale ve itiraz olunamayacaktır. Şu kadar ki salifüzzikr hususi vapurlar yolcu ve başkalarına ait emvali ticariyeyi nakledemeyeceklerdir.”*²⁵² Görülüyor ki yerel taşımacılığa karışılmayacaktı ancak bu taşımacılık da ticari bir amaç gütmeyerek seferlerine devam edecekti. Bu durumda pek çok kişinin işsiz kalacağı ve yerel sermayedarlarında eskisi gibi burada vapur işletemeyecekleri açıktı.

²⁵¹ 1882 yılında Bağdat tüccarlarından Menahem Salih Efendi ve Yusuf Kerici Efendi Dicle nehrinde vapur işletmek için başvurmuştu. İzin alınmasına rağmen bu izin uzun süre uygulamaya konulamadı. **BOA, YEE**, 102-1, 30.5.1882'den aktaran Ekinci, a.g.e., s.163-164; Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmek isteklerinden biri de Osmanlı tebaasında Şehbenderzadelere aitti. 19. yüzyılın sonlarında işlettiği küçük bir vapura izin almaya çalışıyordu. Bkz., Ekinci, a.g.e., s.169

²⁵² A.g.c., s.248.

Şirketin bu sularda tek güç olması, bölge halkını taşıma fiyatları konusunda kaygılandırıyor. Bu durum hükümetin de dikkatini çekmiş olmalı ki, hükümet yaptığı bir değişiklikle Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki yük ve yolcu taşıma fiyatlarını kendisinin belirleyeceğini açıkladı. Konunun görüşüldüğü günlerde taşıma fiyatlarının artması hükümete olan güveni azaltıyordu. Bu imtiyaza karşı olan Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey, taşıma fiyatları hakkında şu tespiti yapıyordu: “*Bugün inhisar olduğu için Bağdat’tan Basra’ya kadar buğdayın kilosu on paraya naklediliyor Basra’dan Londra’ya kadar ise beş paraya gidiyor. İşte inhisarın netayiçi.*”²⁵³ Bu iki yol için ödenen taşıma ücretinin birbirine yakın olduğu ve bazen Basra’dan Bağdat’a taşınan eşya fiyatının Basra’dan Londra’ya taşınandan pahalı olduğuna değinen tek kişi Lütfi Fikri Bey değildi.²⁵⁴ Earle, 20. yüzyılın başında daha Hamidiye Vapur İdaresi kurulmadan hemen önceki durumu şöyle veriyordu: “*Rekabet olmayışı ve Türk hükümetinin başka gemicilik şirketlerine izin vermekte tereddüt göstermesi sonucunda, İngiliz firması işleri istediği gibi yürütüyordu. Haftada bir yapılması gereken seferler aksıyor, bazen tüccar malları Bağdat ve Basra depolarında üç ay bekliyordu. Bu koşullar altında taşıma ücretlerinin baş döndürücü bir düzeye çıkması doğaldı. Durum o hale gelmişti ki, Bağdat’tan Basra’ya eşya taşımak, Basra’dan Londra’ya taşımaktan daha pahalıydı.*”²⁵⁵ Hamidiye Vapur İdaresi’nin kurulmasıyla durum biraz daha düzelmişti. Ama kurulacak ortaklık sonucu, nehir ulaşımındaki bir tekelden ne gibi sonuçlar çıkabileceğini bölge halkı çok iyi biliyordu.

Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, Lynch konusunun Meclis-i Mebusan’da görüşülmesini ve bu imtiyazla ilgili bir karar alınacaksa kararın meclisin onayından geçmesini isterken muhakkak mebusu olduğu bölgenin sorumluluğunu üzerinde hissediyordu. İsmail Hakkı Bey, daha Bağdat demiryolu konusu mecliste tartışılırken nehirlerin önemini belirtiyor ve onlardan yararlanmanın mümkün olduğuna değiniyordu.²⁵⁶ İsmail Hakkı Bey, Lynch meselesinin gündemde olduğu günlerde Tanin’de şunları söylüyordu: “*her şeyden evvel yerli sermayesi; yerli sermayesi ile*

²⁵³ A.g.c., s.272.

²⁵⁴ Nureddin, “Linç Meselesi”, **Tasvir-i Efkar**, 3 Kanunuevvel 1909.

²⁵⁵ Earle, a.g.e., s.75.

²⁵⁶ İsmail Hakkı Bey, “*Bu iki nehir tarafı haktan bu memlekete ihsan olunmuş bir nimettir. O nimetten istifade etmek lazım ve mümkündür.*” Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:1, 11 Kasım 1324-26 Mart 1325, s.65.

yapılabilecek işleri tercih etmek vazifemizdir.” Ona göre yabancı sermayeye müracaat istisnai kabul edilmesi gereken bir durumdu ve yerli bir talip varsa öncelik ona verilmeliydi.²⁵⁷ Tasvir-i Efkar’da değil küçük işletmelerin, hükümetin kuracağı bir şirketin bile Lynch şirketiyle mücadele edemeyeceği vurgulanıyordu. Diğer (küçük) şirketler iflas etmekte gecikmez denilirken, hükümetin de bu rekabet sonucu karlı çıkmayacağını belirtiyordu. Bunun sebebi ise Fırat ve Dicle nehirlerinde en büyük kazancı oluşturan transit nakliyatta İngilizlerin kendi bandrolü altında işleyen gemileri tercih etmesine bağlanmaktaydı.²⁵⁸ Şayet Osmanlı Anonim Şirketi kurulursa durum yine halk açısından farklı olmayacaktı. “*Bu şirket kar edecek ama buradaki ufak tefek şirketler ne olacak... demek ki, ahali mutazarrır olacak.*” diyen Doktor Rıza Nur, “*hükümetin, ahalinin zararına zengin olması hiçbir zaman doğru değildir.*” diyerek hükümeti eleştirecekti.²⁵⁹

Meclis-i Mebusan’da Lynch Meselesi etrafında geçen tartışmalar sonrasında bölgede bazı olaylar çıkmış ve merkeze telgraflar gönderilmişti. Lynch konusunda hükümetin izlediği politikayı protesto eden Bağdat halkı 20 Aralık’ta Kazimiye’de toplanmıştı.²⁶⁰ Birkaç gün sonra Basra’da da gösteri yapılacağı haberi gelmişti. Sabah, yerel halkta meselenin layıkıyla anlaşılabilmesi nedeniyle meydana gelen olayların Dahiliye Nezareti’nin ikna edici cevabıyla yatıştığı haberini vermişti.²⁶¹

Meselenin gündemi işgal etmeye başladığı bir sırada, Mekke Emiri dahi Babıali’ye bir telgrafname çekerek Lynch şirketine imtiyaz verilmemesini rica etmişti.²⁶² Gazetede çıkan bu haberden üç gün sonra Kerbela Mebusu Abdülmehtdi

²⁵⁷ İsmail Hakkı, “İmtiyazat ve Siyasiyat”, **Tanin**, 28 Kanunuevvel 1909.

²⁵⁸ “Linç Kumpanyası”, **Tasvir-i Efkar**, 6 Kanunuevvel 1909.

²⁵⁹ **MMZC**, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.278-179.

²⁶⁰ Yerel tepkilerin sözcülüğünü yapan belediye reisi Kazimiye’de 20 bini aşkın kişinin toplandığını belirtmişti. Bkz., **BOA, DH. İD**, 130/6, 22.12.1909’dan aktaran Ekinci, a.g.e., s.316.

²⁶¹ “Linç Meselesi”, **Sabah**, 23 Kanunuevvel 1909; Olaylar bu duruma gelmeden önce sıkıyönetim düşünüldüğü ama ittihatçıların baskısıyla vazgeçildiği bildiriliyor. Bkz., Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, s.128; Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.92; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.15.

²⁶² “Linç Meselesi”, **İkdam**, 27 Teşrinisani 1909. Mehmetefendioğlu tezinde “*Mekke Emiri de hükümetin aldığı bu kararı desteklemekteydi.*” derken, konu üzerine yazdığı makalede daha doğru olarak Mekke Emiri’nin, Hükümetin aldığı karara karşı olduğunu belirtmişti. Bkz., Ahmet Mehmetefendioğlu, **İkinci Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Hükümetleri ve İttihat ve Terakki**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996, s.82; Karşılaştırmak için bkz., Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.14.

Efendi²⁶³, ısrarla Mekke Şerifi'nden Sadarete bir telgraf gelip gelmediğini sormuştu. Hükümet adına söz alan Cavit Bey böyle bir telgraf olmadığını söylemişti.²⁶⁴

Protesto gösterileri olduğu sırada merkeze çok sayıda telgraf gönderilmişti. 18, 21, 22, 26, 27, 28 Aralık 1909 tarihi telgraflar riyaset makamına gönderilip encümene havale olunanlarla birlikte en son Sadaret makamına gönderilmişti.²⁶⁵ Bağdat, Basra, Amare gibi birçok yerden telgraflar geliyordu. Bir telgrafta “*Linç meselesinde ahali-i mahliyece dermayan edilen arzusunun nazar-ı dikkate alınarak o surette tesviyesi tekrar istirham olunmuş ve Iraklıların bu babda her türlü fedakarlığı ifaya hazır buldukları ...ve akis halk-ı menafi vataniyeye muzır olduğu...*” gayet güzel bir lisan ile bildirilmişti.²⁶⁶

Bölge halkı tarafından Sadarete, Dahiliye Nezareti'ne, Meclis-i Mebusan'a ve Meclis-i Ayan'a telgraflar çekilmişti. Meclis-i Mebusan'da Lynch meselesinin tartışılmasından yaklaşık bir ay sonra, bölge halkı tarafından gelen telgraflar nedeniyle Meclis-i Ayan'da da konu gündeme gelmişti. Konu üzerine söz alan Meclis-i Ayan üyelerinin çoğu, bu konunun Meclisi-i Mebusan tarafından görüşüldüğünü ve Meclis-i Ayan tarafından konu hakkında bir karar verilmesinin söz konusu olmayacağını belirtmişlerdi.²⁶⁷ Baserya Efendi'nin, eğer şikayet iki meclise de gelirse (Ayan ve Mebusan Meclisi) buna yalnız birisi bakar, Mebusan bununla ilgilendi, bizim bununla meşgul olmamıza gerek yok demesi üzerine, Gabriyel Noradunkyan Efendi, ancak Mebusan bu konuda görüşme yaparken Bağdat'tan bu telgraflar gelmemişti diyerek meselenin Meclis-i Ayan için kapanmadığını belirtmişti. Sami Paşa ise meselenin daha sonlanmamış olduğuna dikkat çekerek, “*biz bunu daha ziyade kurcalayacak, önem verecek olursak neticelenmemiş bir*

²⁶³ Abdülmehti Efendi (1873-1915): 1. ve 3. dönem Kerbela mebusudur. Arap ve müstakildir. Eşraf ve Belediye Revidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.383; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.282; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.284.

²⁶⁴ A.g.c., s.268-269.

²⁶⁵ “Linç Meselesi Emrinde”, **İkdam**, 12 Kanunusani 1909.

²⁶⁶ **Sabah**, 2 Kanunusani 1910.

²⁶⁷ Musa Kazım Efendi, Mehmet Galip Bey, Sami Paşa, Besarya Efendi vd. bkz., **MAZC**, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, ss.180-184. Musa Kazım Efendi, Meclis-i Ayan'ın görevlerini şöyle özetliyordu: “*Bizim vazifemiz Mebusan'dan gelen kararları, teklifleri tetkik, tahkik. Kezalik Kuvve İcraiyyeden gelen bir teklifi tetkik ve tahkik. Ve sonra bir arzuhal gelirse makarnana havale. Elimizdeki kanunun verdiği selahiyyet bundan başka bir şey değildir.*” Bkz., a.g.c., s.181.

meselede, gerilime sebep olacağımız gibi, vakitli vakitsiz bazı kararlara sebebiyet veririz” sözüyle bir uyarıda bulunuyordu.²⁶⁸

Telgraf çekilen diğer bir kesim ise mebuslar ve paşalardı. İmtiyaza karşı olduğu bilinen Mahmut Şevket Paşa’ya da telgraf gönderilmişti.²⁶⁹ Mahmut Şevket Paşa’nın Almanlara yakınlığı ve bu yakınlığın da etkisiyle imtiyaza karşı olduğu biliniyordu.²⁷⁰ Paşa’nın Irak doğumlu olması dolayısıyla bölge halkına yakınlığı, onların sorunlarına daha alakalı olacağı ihtimalini güçlendiriyordu.²⁷¹ 1913 yılında konunun tekrar canlanması ve böyle bir ortaklığın oluşturulmasına yönelik girişimlerin başlaması ile, Mahmut Şevket Paşa’nın konu üzerindeki muhalif tavrı değişmişti. Türkgeldi, Mahmut Şevket Paşa Kabinesi’nin başlıca icraatları arasında İngiltere ile Osmanlı arasındaki bazı meseleleri halletmek üzere Hakkı Paşa’nın Londra’ya gönderilmesinden bahseder.²⁷² Mahmut Şevket Paşa günlüğünde konu ile ilgili şunları söylüyordu: *“İngiltere’nin Basra Körfezindeki nüfuzu, bizim zararımıza olmakla beraber, bu devletle iyi geçinmek için sesimizi çıkarmamamız icap ediyordu.”*²⁷³ 1909 yılına nazaran, kendi otoritesinin ve de Alman etkisinin çok daha kuvvetli olduğu bir zamanda bu tür bir gelişmeye Paşa’nın olumlu bakması, nedenleri ne olursa olsun şaşırtıcı bir durumdu. Buradaki en önemli etkenin, pek çok konuda olduğu gibi, büyük güçlerin kendi aralarında anlaşması ve bu anlaşmanın Osmanlı idaresi tarafından kabul edilmesine bağlayabiliriz.

Bölge halkını sakinleştirmek ve konuyu kapatmak için merkezden vilayetlere yazı gönderiliyordu. Hüseyin Hilmi Paşa istifa ettiği için Lynch müzakeresinin kapandığını bildiren 30 Aralık 1909 tarihli Dahiliye Nezareti’nden Bağdat Vilayetine gönderilen bir yazıda bu konunun artık bahsinin kapandığı belirtilmişti.²⁷⁴

²⁶⁸ A.g.c., ss.181-183.

²⁶⁹ Ekinci, a.g.e., s.319.

²⁷⁰ Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.79; Akşin, a.g.e., s.258; Ekinci, a.g.e.,s.319; Mehmetefendioğlu, a.g.m., s.17-18.

²⁷¹ Ahmad, **İttihat ve Terakki**, s.221. Mahmut Şevket Paşa, Bağdat’ta yerleşmiş Gürcü bir aileden gelmekteydi. Ailesi Arapça konuşuyordu. Bkz., Kayalı, a.g.e., s.22, 84.

²⁷² Ali Fuat Türkgeldi, **Görüp İşittiklerim**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1984, s.99.

²⁷³ Mahmut Şevket Paşa, a.g.e., s.152.

²⁷⁴ *“Ahali namına Abdülkadir ve rüfekası zarfında yukarıda çekilen 15 Kanunuevvel 325 tarihli telgrafname suretinin ahz (alma) ve mutalaasıyla (okuma, inceleme, görüş) kabine reisi eylevm istifa eylediğinden Linç işinin müzakeresi tatil olunmuş yeni kabine icabı teşekkül etmeyince bu işin mevzu bahis edilmeyeceği tabii bulunmasına hususuyla...”* Bkz., **BOA, DH. İD**, 130/6, 30.12.1909.

Telgrafların çoğu yerel eşraf ve tüccar tarafından çekilmişti. Belgelerde göze çarpan bir isim Caferizade Abdülkadir Bey idi. Caferizadelerin çeşitli defalar Dicle’de vapur işletmek için imtiyaz talebinde bulunmaları, genel bir topluluk tepkisi yanında bireysel çıkarların da varlığını gösteriyor.²⁷⁵ Ancak bunun yanında, her ne sebeple olursa olsun halkın birlikte hareket etmesi istediklerini yerine getirilmesini sağlamıştı. Kayalı, “*Karara karşı Irak’ta inanılmaz bir birlik olmuştu*” der ve toprak ağaları, tüccarlar, aşiretler, Hıristiyanlar, Yahudiler, Araplar, Kürtler, Türkler hatta İttihat Terakki’nin yerel komitelerinin karara karşı çıktığına değinir.²⁷⁶

Bir İngiliz şirketi ile Osmanlı yönetiminin tekrar Fırat ve Dicle nehirlerinde kurulacak ortak bir şirket üzerine görüşme yaptıkları ve bir önsözleşme imzaladıkları sırada yine yerel tepkiler meydana gelmişti. Bağdat Ticaret Odası Başkanı kararı protesto amacıyla Dahiliye Nezareti’ne telgraf çekmişti.²⁷⁷ Sadarete gönderilen 9 Nisan 1914 tarihli ve imzaların çoğunun tüccarlara ait olan bir telgrafta İdareyi Nehriye vapurlarının ecnebi kumpanyaya devrinden dolayı milli duyguların ve ticaretin istila edeceği vurgulanmıştı.²⁷⁸ Çavdar, kurulan yeni şirkete karşı İstanbul basınında önemli bir muhalefet görüldüğünü belirtir.²⁷⁹ İlk girişimin başarısızlığa uğramasında yerel tepkilerin büyük etkisi olduğu kuşkusuzdu. İkinci denemede de yerel tepkilerin etkisi olmakla beraber, bu girişimin uygulama alanı bulamaması daha çok savaşın çıkması ile alakalıydı.

Lynch meselesi ile ilgili genel bir değerlendirme yapacak olursak, II. Mahmut dönemine kadar götürebileceğimiz İngilizlerin Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme girişiminin gelişerek, II. Meşrutiyet’in ilanı ile tekrar gündeme gelmesi, konu hakkında tartışmaları da başlatmıştı. Konunun Meclis-i Mebusan’a gelip gelmemesi üzerine başlayan tartışmalarda söz alan çoğu mebus, konunun meclise gelmesi yönünde birleşiyordu. Konunun meclise gelmeden de halledilebileceğini savunan önde gelen İttihatçılardan Cavit Bey ile Hüseyin Cahit Bey genel olarak hükümetin kararını desteklemişlerdi. Tartışma boyunca İttihatçıların karar üzerinde

²⁷⁵ Ekinci, a.g.e., s.317.

²⁷⁶ Kayalı, a.g.e., s.113.

²⁷⁷ **BOA, DH. İD**, 193/8, 18.3.1914.

²⁷⁸ Aynı telgraf Nafia Nezareti’ne ve Dahiliye Nezareti’ne de gönderilmişti. Bkz., **BOA, DH. İD**, 193/8, 9.4.1914; **BOA, DH. KMS**, 2-1/39, 9.4.1914.

²⁷⁹ Tevfik Çavdar, **Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri**, Köz Yayınları, İstanbul, 1974, s.103. Lynch meselesi kadar geniş yankı uyandırmadığı muhakkak olan bu ikinci girişime karşı basında çıkan bu haberlere rastlayamadık.

birleştiklerini söylemek güçtür. Başta İsmail Hakkı Bey olmak üzere, birçok İttihatçı mebus tartışmanın çeşitli yerlerinde bu imtiyaz girişimine karşı çıkmıştı. Hatta bu nedeniyle Ahmet Ferit Bey partiden ihraç edilmişti. Muhalifler de genel olarak hükümetin kararına karşı bir tutum takınmışlardı. bunlar arasında en göze çarpanları Lütü Fikri Bey ve Rıza Nur Bey'di.²⁸⁰

Lynch meselesiyle ilgili meclis görüşmelerinin sonunda yapılan oylama, tartışmalarda ortaya çıkan kanıyı tam olarak yansıtmıyordu. Bu ezici çoğunlukla hükümetin kararını destekler nitelikteydi. Hükümetin daha fazla yıpranmamasının istendiği burada etkili olmalıydı. Hükümete verilen bir güvenoyu şeklinde algılanan bu oylama sadrazamın istifasına engel olamadı.

İbrahim Hakkı Paşa'nın sadrazam olmasıyla anlaşma iptal edildi. İngilizlerin bu girişimin peşini bırakmaması konunun tekrar canlanmasına neden oldu. Londra'ya giderek diğer birtakım konularla birlikte Fırat ve Dicle üzerinde İngiliz-Osmanlı ortaklığında bir anlaşmaya varan kişi ilk anlaşmayı iptal eden İbrahim Hakkı Paşa olmuştu. I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ile ikinci girişim de başarıya ulaşamadı.

²⁸⁰ İsmail Kemal Bey anılarında, muhalefetin hükümeti desteklediğini ve iktidar partisinin hükümete karşı çıktığı belirterek bunun ender rastlanan bir manzara olduğuna değinir. Bkz., Story, a.g.e., s.347. Ancak zabıt ceridelerinde muhalefetin hükümeti desteklediğine yönelik fazla bulgu yoktur. Ayrıca İsmail Kemal Bey, mecliste yaptığı tek konuşmada konunun meclise gelmesini savunarak, kendisi de hükümete karşı bir tavır benimsemiş oluyordu.

İKİNCİ BÖLÜM CHESTER PROJESİ

2.1. CHESTER PROJESİ'SİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1.1. Osmanlı-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış

II. Meşrutiyet dönemini imtiyazlar açısından ele aldığımız zaman, Chester Projesi olarak adlandırılan ve genel olarak Doğu Anadolu'da demiryolu yapımını içeren bu proje, bir öneri olmaktan öteye gidememesine rağmen, gelişimi ve Meclis-i Mebusan'da önemli tartışmalara yol açması bakımından önemlidir. Bu proje ile Anadolu'yu çeşitli imtiyazlarla çevrelemiş büyük güçlerin, temel olarak İngiltere, Almanya ve Fransa'nın, yanı sıra bir başka devletin de ekonomik açıdan bölgeye sokulmasının, ki bu proje Amerikan sermayesinin bu bölgedeki ilk girişimlerinden biridir, Meclis-i Mebusan'da ve bu güç grupları arasında nasıl karşılandığının incelenmesi, konunun önemini arttırmaktadır. Ayrıca bu proje ile Amerika'nın benimsemiş olduğu, dünya siyaseti olan Monroe Doktrini'nden¹ kopuşları görmekteyiz.

Amerikalıların Türkiye'de demiryolu inşaatı ile ilgilenmelerini 1870'lere kadar götürmemiz mümkündür.² Ama bu sadece bir ilgi olarak kalmış ve meşrutiyet dönemine kadar bir ilgiden öteye geçememiştir. Dönemin Nafia Nazırı Hulusi Bey, 1911'de Meclis-i Mebusan'da yaptığı bir konuşmasında, meşrutiyetten evvel bölgeye (Erzurum'a), keşif için hükümet ve nezaretten habersiz, Fransız, Alman ve Amerikalılardan oluşan bir askeri heyetin geldiğini belirtse³ de bu bilginin doğruluğunu ve/veya kapsamını bilmekten uzağız. Birazdan daha detaylı olarak ele alacağımız, Amiral Colby Mitchell Chester'ın Osmanlı topraklarına gelişi 20. yüzyıl başına ve projesinin gelişimi de meşrutiyetin yeniden ilan edildiği yıllara rastlamaktadır.

¹ Monroe Doktrini, Amerika Cumhurbaşkanı Monroe'nin, 2 Aralık 1823 yılında kongreye sunduğu ve Amerika'nın bir anlamda kendi kıtasına çekildiğini belgeleyen prensiplerdir.

² Akdes Nimet Kurat, **Türk Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959)**, Doğuş Ltd. Şirketi Matbaası, Ankara, 1959, s.39.

³ **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.27.

Türklerle Amerikalılar ilk olarak Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı Kuzey Afrika beyliklerinde karşılaşmışlardı. Yine 18. yüzyılın sonlarında ABD ticaret gemileri Anadolu limanlarına yönelmişlerdi. ABD ile 7 Mayıs 1830 yılında yapılan “*Ticaret ve Seyrisefain-Dostluk Antlaşması*” ilişkilerin gelişimine büyük katkısı olmuştu. Bu tarihten sonra ABD Osmanlı topraklarında önce maslahatgüzarlıklar sonra da elçilikler açmaya başlamıştı. Amerikalı misyonerlerin Osmanlı'daki ilk faaliyetleri, 19. yy.'nin ilk çeyreğinden sonra olmuştu.⁴ Aslında ABD'nin Monroe Doktrini gereği yabancı devletlerin içişlerine karışmama kararı bu misyonerler aracılığıyla deliniyordu ama uluslararası anlamda önemli bir kopuş ABD'nin Chester Projesi'ne verdiği açık destekle olmuştu.

2.1.2. Amiral Colby M. Chester'in İstanbul'a Gelişi: Chester Projesi'nin Başlangıcı

Amiral Colby M. Chester, araştırmacılar arasında tam bir görüş birliği olmamasına rağmen 20. yüzyıl dönemecinde⁵, 1896 yılında çıkan Ermeni olayları sırasında Amerikan misyonerlerine ait malların zararının karşılanması için gönderilen USS Kentucky gemisi ile Türkiye'ye gelmişti.⁶ Chester'in İstanbul'a geldiği zaman yaptığı temaslarda büyük iş ve yatırım olanaklarının olduğunu öğrenmesi, bu projenin meydana gelmesinde etkili olmuştu.⁷ The New York Times,

⁴ Osmanlı-ABD ilişkileri için bkz., Akdes Nimet Kurat, a.g.e.; Çağrı Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, İmge Kitabevi, Ankara, 2001; Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991; Hasan Tahsin Fendoğlu, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı-Amerika İlişkileri**, Beyan Yayınları, İstanbul, 2002; Nurdan Şafak, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV Yayınları, İstanbul, 2003; vd.

⁵ Burada verilen tarihler 1899, 1900 ve 1901'dir. Erken dönem yabancı kaynaklarda özellikle 1899 yılı verilmiş; **The New York Times**, 7 Mart 1909; Edward W. Chester, **United States Oil Policy and Diplomacy**, Greenwood Press, London, 1983, s.216; ayrıca Woodhouse, 1922, Denny, 1983:264 ve Hofmann, 1927:111'den aktaran Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006, s.115. Daha geç tarihlerde yapılan ve yerli kaynaklarda verilen tarih ise 1900'dur; bkz., Can, a.g.e., s.115-116. Çavdar ve Semiz ise 1901 tarihini vermektedir; Tevfik Çavdar, **Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri**, Köz Yayınları, İstanbul, 1974, s.107; Yaşar Semiz, **Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi, 1909-1926**, Saray Kitabevi, Konya, 1994, s.47.

⁶ Can, a.g.e., s.113; Chester, a.g.e., s.126; Yahya Sezai Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı”, **AÜ. SBF. Dergisi**, Cilt: 25, Sayı:4 Aralık 1970, Ankara, s.290.

⁷ Selim İlkin, “1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”, İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları,

Abdülhamit'in Chester, Griscom⁸ ve diğer Kentucky yetkililerine bir ziyafet verdiğini yazıyordu.⁹ Bu ziyafet sırasında Abdülhamit'in, Amerikalı girişimciler lehine şunları söylediği iddia edilir: “*Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bütün bayındırlık işlerini alın, ve bunları sizce bu işler için en uygun müteahhitlere dağıtın, yeter ki bu müteahhitler Amerikalı olsun.*”¹⁰ Zaten Amiral'in görevi Abdülhamit üzerinde hayranlık uyandırmaktı.¹¹

Chester İstanbul'a bu ilk gelişinden sonra ABD'ye dönünce Anadolu'da yapılacak girişim üzerinde yoğunlaşmaya başladı. Amerikan resmi makamlarından destek arayan Chester'ın 1908 yılında Abdülhamit'ten imtiyaz talebinde bulunduğu söylenmekteydi.¹² Bu düşüncenin, Chester'ın İstanbul'a geldiği zamandan beri aklında olduğuna fakat Abdülhamit yönetimine karşı dikkatli hareket edilmesi gerektiğine ilişkin The New York Times'ın 14 Ağustos 1910 tarihli haberi şöyleydi: “*Eski rejimde çok büyük rüşvetler alınıyordu ve politik baskılar yapılıyordu... Proje yıllarca, yozlaşmış ve rüşvetçi eski rejimin geçmesini bekliyordu... 1908 sonrası Amerikan sermayesi için bir dönüm noktası olacaktı.*”¹³

Meşrutiyetin ilanı, Amerikan sermayesinin Anadolu'ya girişinde bir patlamaya yol açmadı ama Amerikan sermayesinin bu topraklarda yatırım yapması için teşvik edici girişimlerin başlamasında önemli bir adım oldu. Meşrutiyetin ilanını izleyen günlerde Amerikalılar tarafından Türkiye'ye bir gezi düzenlendi. Türkiye'ye düzenlenen gezinin başkanı Edward H. Ozman, Amerikan yatırımcılarına Türkiye'de

İstanbul, 2004, s.234. Yatırım konusunda Chester'a bazı Ermeni liderlerin de tavsiyede bulunduğu söylenmektedir. Bkz., Çavdar, a.g.e., s.107; Ayrıca başka görüşler için bkz., Can, a.g.e., s.116-117. Niyazi Berkes'e göre Chester Projesi, ilerde bir Ermenistan hayali olan Ermeniler tarafından destekleniyordu. “*Görünüşe göre amacı, Anadolu'nun Doğu ve Kuzeydoğu vilayetlerini ile bezemektir. Irak petrol hisselerinin İngiliz, Fransız ve Alman sermayeleri arasında paylaşma zamanlarında ortaya çıkan bu proje, geleceğin bağımsız Ermenistan'ını hazırlayacağını uman Ermeni müteşebbisleri, Dr. Pastırmacıyan, Noradongıyan, Nazır Hallacyan Efendiler gibi zatlar vasıtasıyla Türkiye'de reklam ediliyordu.*” Bkz., Niyazi Berkes, **İki Yüz Yıldır Neden Bocalıyoruz**, İstanbul Matbaası, İkinci Baskı, İstanbul, s.100

⁸ Llyod Carpenter Griscom, Amerikalı diplomat ve 1901'den önce İstanbul'da maslahatgüzar (Charge d'affaires). Daha sonra 1907-1909 yılları arasında İtalya Elçiliği yapmıştır. http://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd_Carpenter_Griscom. (Son erişim, 1.3.2008).

⁹ **The New York Times**, 7 Mart 1909.

¹⁰ James Gordon, **American Relations with Turkey, 1830-1930**, Univ. Of Pensilvania, Philadelphia, 1932, s.283'den aktaran Tezel, a.g.m., s.290.

¹¹ **The New York Times**, 14 Ağustos 1910.

¹² Chester'ın tekrar gelişinin ve ilk imtiyaz başvurusunun tarihi hakkında farklı görüşler için bkz., Can, a.g.e., ss.117-119.

¹³ **The New York Times**, 14 Ağustos 1910.

gerçekleştirilecek yatırım koşullarının iyi olduğunu belirtti.¹⁴ Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından “1 Kanunuevvel Sene 324 (14 Aralık 1908) Sedaretpenahi”ye yazılan bir yazı ile ülkenin imarına yönelik büyük yatırımlara ihtiyaç duyulduğu açıklanmıştı.¹⁵ Ayrıca Osmanlı yöneticileri yeni imtiyazcılara ümit verirken, Amerikan yönetimi de imtiyazcıları destekleme taraftarıydı.¹⁶ Bu ve benzeri girişimler hedefine ulaşıyordu. 17 Şubat 1909'da Tanin'de şu haberi görmekteyiz: “Türkiye'nin Washington sefiri¹⁷ irsal etmiş olduğu bir tahriratta birçok Amerika erbab-ı sanayinin Türkiye'de yapılacak bir teşebbüsü sanayiye iştirak etmek niyetinde olduklarını ve bu babda lazım olan kavanin ve malumat mecmualarını talep ettiklerini iŝar eylemiştir.”¹⁸

Amerikan girişimcileri 1909 yılında resmi olarak Osmanlı Hükümeti'ne imtiyaz almak için başvuru talebinde bulunmuşlardı. 31 Mart kargaşasının sona ermesi ve Abdülmahid'in tahttan indirilmesi ile Amerikan sermayesinin Anadolu'ya girmesinde artık hiçbir çekince kalmamıştı.

2.1.3. Amerikan Sermayesinin Türkiye'ye Girme Çabaları

Meşrutiyetin ilanından sonra resmi olarak Amerikalılar tarafından yapılan ilk başvurunun, Zabıt Cerideleri incelendiği zaman, Chester değil Glasgow tarafından yapıldığı anlaşılır.¹⁹ Ancak Osmanlı arşivindeki bir belgeye göre, 11 Şubat 1909

¹⁴ **The New York Times**, 2 Ağustos 1908.

¹⁵ Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından “1 Kanunuevvel Sene 324 (14 Aralık 1908) Sedaretpenahi”ye yazılan bu yazı ile yollar ve köprüler, demiryolları, limanlar, iç sularda gemi nakliyatı ve sulama ile Mezopotamya'da uygulanacak Umur-u Nafia konusunda neler yapılması gerektiği ve yapılacağı ortaya konulmuştu. Programın hazırlanma amacı Nezaret'in bütçe ve imtiyaz anlaşmaları Meclis-i Mebusan'da görüşürken mebusların bilgi sahibi olmalarıydı. Ayrıca programın dış yatırımcıya yönelik olduğunu da rahatça söyleyebiliriz. Bkz., İlhan Tekeli, Selim İlkin, “1908 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, ss.175-217.

¹⁶ Can, a.g.e., s.126-127.

¹⁷ “Türkiye'nin ilk Amerika Büyükelçisi Hüseyin Kazım Bey dün Amerika'ya ulaştı”. **The New York Times**, 8 Ocak 1909.

¹⁸ “Amerika Sermayedaramı”, **Tanin**, 17 Şubat 1909.

¹⁹ Bilmez Bülent Can'ın bildirdiğine göre, Dr. Bruce Glasgow, Amerikalı olmasına rağmen temsil ettiği şirket bir Amerikan şirketi değil, İngiliz-Amerikan ortaklığında kurulmuş J. G. White and Company idi. Bkz., Can, a.g.e., s.122. Glasgow'un başvurusu sonucu Meclis-i Mebusan'a gönderilen bu imtiyazla ilgili kanun maddesinde, Glasgow'un imtiyazı Amerikalı bir şirket tarafından talep ettiği yazmaktaydı. Bkz., **MMZC**, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.591.

tarihinde Chester'in demiryolu imtiyazında bulunduğu belirtilmişti.²⁰ Gordon ise Chester'in Mart 1908'de resmen imtiyaz başvurusunda bulunduğunu söylemektedir.²¹ Zabıt ceridelerinde verilen bilgilerin buradakileri destekler nitelikte olmaması büyük ihtimalle Chester'in bu ilk başvurusuna çok olumlu bakılmadığını göstermekteydi.²² Yinede bu projeye gösterilmiş olan ilgi kısa bir süre sonra buna benzer bir projenin gündeme gelmesine sebep olacaktı.

1909 Şubat'ında Meclis-i Mebusan'a verilen bir önergede, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesi'nin geri kalmışlığı nedeniyle buraların demiryoluna kavuşturulması önerilmişti.²³ Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan'ın aracılığı²⁴ ile Dr. Bruce Glasgow'un Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi ile temas kurarak proje için görüşmenin başladığı tarih 19 Temmuz 1909 idi. Varılan anlaşma 20 gün sonra Hükümet'e sunulmuş ve hükümetin tayin ettiği komisyon (Nafia Encümeni), Meclis-i Mebusan'a anlaşmayla ilgili kanun tasarısını göndermişti.²⁵

20 Ağustos 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'a sunulan sözleşme taslağına göre, demiryolu teminatsız yapılacak yani hükümetten herhangi bir garanti (kilometre garantisi) istenmeyecekti. Glasgow'a tanınan 16 aylık araştırma süresi sonunda Glasgow hattı yapmaya karar verirse işleteceği madenlerden 15 yıllık süre içinde hükümete hiçbir vergi ödemeyecekti. Bu sürenin sonunda hat kilometre başına yıllık 12.500 frank ve daha fazla bir gelir elde ederse şirket, kararlaştırılan oranda maden vergisini hükümete verecekti.²⁶

²⁰ Meclis-i Vükelaca görüşülen öneri Babıali'ye gönderilmişti. Bkz., **BOA, MV**, 124/76, 11.2.1909.

²¹ Gordon, a.g.e., s.257-258'den aktaran Can, a.g.e., s.120.

²² Can, Moore Jr. tarafından düşünülen "Halep-İskenderun Hattı'nın Bağdat Demiryolu anlaşmasına ters düştüğü gerekçesiyle Almanların sert tepkileri sonucu pek ilgi görmediğini aktarır. Bkz., a.g.e., s.120.

²³ Önergelerin altındaki imzaların altısının Ermeni mebuslara ait olması herhalde şaşırtıcı değildir. Bkz., Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, Cilt:3, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000, s.435.

²⁴ Meclis-i Mebusan'daki bir konuşmasında, Pastırmacıyan, Glaskov'a Anadolu'da demiryolu yapma fikri verdiğini ve ilk başta ona aracılık yaptığını belirtiyor. **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.56; Tunaya'ya göre, Pastırmacıyan Efendi, Amerikalının hem sekreterliğini hem de tercümanlığını yapmıştı. Bkz., Tunaya, a.g.e., s.436.

²⁵ Tunaya, a.g.e., s.435-436; Süreyya Algül, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Anadolu'da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1998, s.33.

²⁶ **MMZC**, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, ss.591-593.

Glasgow'un önerisi meclise sunulduğu sırada diğer bir Amerikan grubunun önerisi Meclis'e ulaşmıştı ve daha cazip görünmüştü. Bu öneri Chester'a aitti. Öneri bazı açılardan Glasgow'unkinden daha uygundu. Öncelikle hattın geniş olarak (1.45 m) inşa edileceği ve madenler işletilmeye başladıktan itibaren hükümetten hiçbir müddet ve kazanç kotası olmaksızın hükümete (Glasgow'un kine nazaran %1 zam ile) %6'lık bir ödeme yapacağını belirtiyordu. Araştırma için Glasgow'un 16 aylık müddetine karşı 14 aylık bir müddet isteniliyor ve inşaatın gerçekleşmemesi durumunda ise proje ile ilgili tüm dokümanların hükümete teslim edileceği belirtiliyordu.²⁷

Meclis genelinde Chester'ın teklifi daha cazip gözükmesine rağmen, Encümen kararından, bu bölgede yapılacak bir girişim için en uygun teklifi veren girişimcinin belirlenmesinde belli bir süreye ihtiyaç duyulduğu anlaşılıyordu.²⁸ Meclis, belli bir şirketle anlaşılması için karar alamamıştı ve diğer tekliflerin de görüşülmesi öngörülmüştü. Böylece şirketler arasında rekabet arttırılabilecekti.²⁹ Meclis'teki bu müzakerelerden birkaç gün sonra Gabriyel Noradukyan Efendi'nin yerine Hallacyan Efendi³⁰ Ticaret ve Nafia Nazırı olmuştu.

²⁷ A.g.c.,s.593.

²⁸ A.g.c.,s.593.

²⁹ Tekili-İlkin, a.g.m., s.206-207.

³⁰ Noradukyan Efendi'nin istifası üzerine Eylül 1909'da Hallacyan Efendi Nafia Nazırlığına getirildi. Bkz., Ahmet Mehmetefendioğlu, **İkinci Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Hükümetleri ve İttihat ve Terakki**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996, s.75-76. Hüseyin Cahit Yalçın, Hallacyan Efendi'nin Nafia Nazırlığıyla ilgili şunları söyler: "*Nafia Nazırı Noradonkyan Efendi istifasını vermek lüzumunu hissetmişti. Yerine bir nazır gelecekti. Fakat, muhtelif unsurlardan mürekkep olan Osmanlı İmparatorluğu kabinesinde, nazır seçerken bütün düşünülecek şeylerin haricinde başka mühim bir hususiyet daha vardı. Kabineye Türkün gayri unsurlardan ve bilhassa Hıristiyanlardan da nazır alınmak icap ederdi. Ermeni olan Noradonkyan Efendi düşürülüp yerine bir Türk yahut başka ırktan bir Müslüman getirilirse politikacılık hırslarında hayal sukutuna uğramış Hıristiyan unsurlar derhal feryada başladılar...*

İşte bu sebeple Noradonkyan'ın yerine konacak bir Ermeni'ye lüzum görülmüştü. Araya araya, Hallacyan'ı buldular. Avrupa'da hukuk doktorası yapmıştı; Türkçe biliyordu; Ermeni komitalarından hiçbirine mensup değildi; 'Osmanlılık' idealine bağlı görünüyordu. Yeni fikirli idi. Bütün bu meziyetlerine zamimeten başka bir değeri daha vardı: Güzel, uzun bir sakal yüzünü süslüyordu. İttihat ve Terakki artık bu kadar meziyetlere dayanamadı ve Hallacyan Efendi'yi Nafia Nezareti'ne getirdi.

O, işi ciddiye aldı. Nezaretlerin en devamlı ve çalışkanlarından biri oldu.

*Fakat o ne kadar işi ciddiye alsa yanındakiler onu ciddiye alamıyorlardı. Mektebe yeni gelen bir hocayı tartarak en zayıf noktalarını derhal keşfeden haşarı çocuklar gibi, gün görmüş, tecrübeli ve kurnaz erkani onda gülünç taraflar buluyorlar ve hürmetkar tavırlarını bırakmadan, hayırhah bir görünüşle bunları alttan alta anlatıp duruyorlardı." Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2002, s.155-156. Rıza Nur Bey şu ağır hitamlarla Hallacyan Efendi'nin nazırlığını analiz ediyordu: "*İttihatçılar Ermeni Hallacyan'ı Nafia Nazırı yapmışlardı. Bu adam cahil, hem de pek sersem idi. Ne diye nazır yapmışlardı bilmem. Büyük projelerden bahsedirdi. Adeta Anadolu sahilinden Girit'e köprü yapmak isterdi. Onu ben hekimce müşahade ettim ve emraz-ı**

Nafia Nezareti, diğer imtiyaz isteyenlerin önerilerinin görüşülmesi isteğine uymuştu. Toplam 7 başvuru³¹ yapılmış ve içlerinden Glasgow ve Chester imtiyazı almaya en yakın girişimciler olmuştu. Chester bu girişimlerini daha resmi bir hale sokabilmek için Ottoman-American Development Company (OADC) adlı bir şirket kurdu.³² Ottoman American Development Company, 500.000 dolar nominal sermaye ile New Jersey yasalarına göre kuruldu.³³ İmtiyazı alan kişi veya şirket depozito akçesinden başka aldığı imtiyazı yapabilecek maddi gücünün olduğunu ispat etmek zorundaydı.³⁴ The New York Times'ın haberine göre, zengin madenlerin, petrol alanlarının ve eski Fırat ve Dicle Vadisi'nin modern gelişimini başlatmayı planlayan bu girişim için 60.000.000 dolardan 100.000.000 dolara kadar para yatırıldığı yazmaktaydı.³⁵ Bu şartlar altında Glasgow'un göstermiş olduğu 5 milyonluk sermayesi yetersiz kalarak, Chester'ın 100 milyonluk bir mali gücün arkasında olduğunu ispat ettiği projesi kabul edildi.³⁶ Ayrıca Chester Projesi'nin iki önemli

*akliyyeden, kratenizm denilen hastalığın arazını onda buldum.” Bkz., Rıza Nur, **Hayat ve Hatıratım**, Cilt:1, (Yay. haz. Abdurrahman Dilipak), İşaret Yayınları, İstanbul, 1991, s.325. Mehmed Asım *Karikatür* adlı eserinde Hallacyan Efendi'yi “Büyük Proje” başlığı ile ele alır ve ondan şöyle bahseder: “... bazıları onda sakallı bıyıklı bir çocuk hüviyeti bulur; fakat kim temin edebilir ki o bir gün gelip hayalat denilen büyük projesiyle büyük bir iş yapmayacaktır? Zaten birçok büyük işlerin başlangıcına herkes ‘hülya!’ dememiş midir?” Bkz., Mehmed Asım (Us), **Karikatür, II. Meşrutiyet Döneminin Ünlü Simaları**, (Yay. haz. Seval Şahin), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008, s.39. Şeyhülislam Cemaleddin Efendi anılarında, Nafia Nazırı olan Hallacyan Efendi'nin Anadolu'da ve başka yerlerde on bin kilometre şose yapılacağını Meclis-i Mebusan kürsüsünden vaat ettiği halde İstanbul ve Edirne arasındaki askeri yolun bile yapılmadığını söyler. Şeyhülislam Cemaleddin Efendi, **Siyasi Hatıratım**, (Yay. haz. Selim Kutsan), Nehir Yayınları, İstanbul, 1991, s.91.*

³¹ Başvurular için bkz., Sadrazam ve Ticaret ve Nafia Vekili İbrahim Hakkı imzalı, 25 Nisan 1327 tarihli, “*Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşası İle İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları*”, **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.5-6.

³² New York Sendikasının çekirdeği on yıl önce Chester İstanbul'a gelip bazı temaslar kurduktan sonra Amerika'ya döndüğü zaman oluşturulmuştu. **The New York Times**, 14 Ağustos 1910.

³³ **The New York Times**, 8 Ağustos 1910; Sermaye konusunda farklı görüşler vardır. Çavdar ve Tezel şirketin sermayesini 600.000 dolar olarak veriyor, bkz., Çavdar, a.g.e., s.110; ve Tezel, a.g.e., s.292; Amerikan Dışişleri belgelerini kaynak gösteren Shwadran ve Gordon'da aynı fiyat olduğunu belirtiyor. Bkz., Can, a.g.e., s.133, dn.26; DeNovo'dan alıntı yapan Can, sermayenin 100.000 dolar olduğunu belirtiyor. Bkz., John A. DeNovo, **American Interest and Politics in the Middle East, 1900-1939**, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963, s.64'den aktaran Can, a.g.e., s.133.

³⁴ “Osmanlı Sermayedarlar”, **Tanin**, 11 Kanunusani 1910.

³⁵ **The New York Times**, 8 Ağustos 1910; Bir başka kaynakta 125.000.000 dolarlık bir yatırımdan söz edilmektedir. Asia, 1923,/7, 522'den aktaran, Can, a.g.e., s.142

³⁶ **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.6; Tunaya, a.g.e., s.438; Semiz, a.g.e., s. 50.

farkı, demiryolunu geniş hat olarak yapması ve maden vergisini hattın işlemeye başladığı tarihten itibaren hemen vermeye başlamasıydı.³⁷

2.1.4. Chester Projesi Meclis-i Mebusan'da: Ön Sözleşme, Sonrasında Yapılan Değişiklikler ve Kesin Sözleşme

Necip Draga Bey, meclisteki bir konuşmasında Chester'ın başvurusunu şöyle anlatır: “Üç sene evvel Nafta Encümeni Reisi idim. O vakit, müracaat eden Mösyö Çester ...ben milyonlarca Marklık birtakım tröstlerin vekiliyim, prezantanıyım. Memalik-i Osmaniye'de Meşrutiyet-i İdare'nin ilanı ile serveti tabiiyyenin inkişaf edeceğini anlıyoruz. Binaenaleyh ben, bu memlekete geldim, su sermayemi istimal edeceğim. Hem ben istifade edeceğim, hem memleketinizi imar edeceğim. Yalnız şimendifer değil, maden, liman ve böyle imalatı cesimeden ne varsa, gösteriniz. Eğer ben sair amillerden, taliplerden daha ehven şerait dermeyan etmezsem, kabul etmeyin; işte Çester'in talebi bu surette idi.”³⁸ Chester iddia ettiği gibi diğer rakiplerden daha iyi şartlar sunarak demiryolu imtiyazı önündeki en büyük aday olmuş ve imtiyazı almaya hak kazanmıştı. Rakiplerini geride bırakan Chester'ın sunduğu öneriler görüşülmeye başlandı. Chester ile yapılan ön sözleşme, 10 Mart 1910'da sadarete gönderildi.³⁹

Ön sözleşmeye göre, yapılacak olan demiryolu hattı, Sivas ile Van arasında Ergani, Diyarbakır ve Bitlis'ten geçecek şekilde inşa edilecekti. Ayrıca ana hatta bağlı bir yan hat ile demiryolu Yumurtalık'a uzanacaktı. Başka bir yan hat ile de Musul-Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye bağlanacaktı. Demiryolu geniş hat olacak ve demiryolunun yapımı için şirkete, hattın 20 kilometre sağındaki ve solundaki alanlarda maden arama ve işletme hakkı verilecekti. Böylece hiçbir ödeme yapılmadan sadece madenler üzerinde verilen bu hakla demiryolu yapılacaktı. Meclis-i Mebusan'da meydana gelen tartışmaların önemli bir kısmı bu nedenden

³⁷ MMZC, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.593; Tunaya, a.g.e., s.438; Hüseyin Cahit, “Glaskow'un önerisi dar hat olduğu için kabul edilmedi.” demektedir. Hüseyin Cahit, “Çester Projesi”, **Tanin**, 26 Teşrinisani 1911.

³⁸ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.52.

³⁹ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.7.

kaynaklanıyordu. İmtiyaz süresi 99 yıl olarak belirlenmişti. Kabul edilen bölge dahilinde madenlerden 15 seneye kadar vergi alınmaması kararlaştırılmıştı. Ön hazırlık ve etütler için şirkete 16 aylık bir süre tanınmıştı. Bu sürenin sonunda şirket hattı yapmaktan vazgeçerse yapmış olduğu keşif ve araştırma belgelerini, teminat olarak yatırdığı 20.000 altını almak için hükümete teslim edecekti.⁴⁰

Şirket teminatı bankaya yatırdı ve ön sözleşme, 10 Mart 1910 tarihinde Osmanlı yöneticileri ile şirket temsilcileri tarafından belirlendikten sonra Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'ya gönderildi. Ancak, Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa anlaşmayı imzalamayarak, bunu geciktiriyordu. Meclis tarafından imzalanması gereken anlaşma bir yerde takılıp kalmıştı.⁴¹ Proje, sadarete gönderildikten kısa bir süre sonra Meclis-i Mebusan'da tartışma konusu oldu.⁴² Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey'in 7 madde halinde verdiği gensoru önergesini yanıtlamak için söz alan Nafia Nazırı Hallacyan Efendi, Chester Projesi ile ilgili ayrıntılı bilgiyi sözleşme meclise geldiği zaman vereceğini bildirmişti.⁴³ Görüşmenin ilerleyen kısımlarında konu mebuslar tarafından açılmış ve konu hakkında bir tartışma vuku bulmuştu.⁴⁴

Hazırlanan sözleşmenin bazı maddeleri üzerinde, Şubat 1911'de değişiklikler yapıldı.⁴⁵ Tezel, ön sözleşmede pek çoğu ayrıcalık isteklisinin yararına olan değişiklikler yapıldığını belirtmişti.⁴⁶ Tunaya, Chester'ın maden tekelinin imtiyaza çevrilmesi üzerine böyle bir değişikliğe gittiğini yazıyordu.⁴⁷ Yapılan değişikliğe göre, hattın genişliği 1.05 metreye indirilmişti ve hattın geniş olarak inşa edilmesi bazı şartlara bağlanmıştı. Van'a gidecek hat Sivas'tan değil Harput'tan başlayacaktı ve Van'a değil Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktı.⁴⁸ Hattın Akdeniz'e bağlantısı Yumurtaalık ile olacak ve geniş hat olarak yapılırsa hükümet, demiryolunun

⁴⁰ A.g.c., s.7.

⁴¹ Can, a.g.e., s.136; İkin, a.g.m., s.236.

⁴² "Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey'in; yedi madde halinde ifade olunan hususat hakkında Nafia Nazırından istihzah takriri" için bkz., **MMZC**, C:3, D:1, İS:2, 24 Şubat 1325-27 Mart 1326, ss.377-444.

⁴³ A.g.c., s.381.

⁴⁴ A.g.c., ss.432-434.

⁴⁵ Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar imzalı, 6 Nisan 1327 tarihli, değişiklikle ilgili görüş bildiren Layiha için Bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.1.

⁴⁶ Tezel, a.g.m., s.291.

⁴⁷ Tunaya, a.g.e., 438.

⁴⁸ Mukavelenamenin 1. maddesi gereğince, hat Van'a kadar geniş hat olacakken, düzenlemeden sonra hattın başlangıcı Keban madeni ile Malatya arasında ve Fırat sahilinin bir noktası diye kabul edilmiş ve hattın sonu Van şehri değil Van Gölü sahili olması kabul olunmuş ve fazla olarak Van Gölü'nde sefer düzenleme hakkı şirkete verilmişti. Bkz, a.g.c., s.1.

her kilometresi için yılda 160.000 franklık işletme geliri güvencesi verecekti. En önemli değişikliklerden biri, şirketin, hattın her iki yanındaki 20'şer kilometrelik alandaki madenlerden başka bütün Sivas ve Elazığ (Mamuretülaziz) vilayetleri dahilindeki madenler üzerinde hak sahibi olmasıydı.⁴⁹ Ayrıca bu alan dahilinde şirkete maden araması için tanınan 20 sene mühlet 2 seneye indiriliyordu ki, dönemin Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar'a göre bu, değişikliğin en önemli bölümüydü. Ahmet Muhtar, genel olarak bu değişikliklerle şirketin hem önemli imtiyazlar elde ettiğini hem de bazı zor yapılacak hatlardan kurtulduğunu belirtmişti.⁵⁰

Değişiklik sonucu hattın Yumurtalık'a bağlanması ve demiryolu hattının yanındaki 20'şer kilometrelik alan dahilinde, 20 yıl boyunca şirketin sahip olacağı tekelin 2 yıla indirilmesi haricindeki değişikliklerin çoğu şirketin lehine görülmekteydi. DeNovo, Akdeniz'e bağlantı konusunun hükümet ile Chester Grubu arasında tartışma konusu olduğunu belirtir.⁵¹ Hükümet yan hattın Yumurtalık'a bağlanmasını isterken, Grup Süveydiye'ye⁵² uzanan bir güzergah üzerinde ısrar ediyordu. Üsküp Mebusu Necip Draga'nın konuşmasından bu tartışmanın, değişikliğin Meclis-i Vükela'dan (Bakanlar Kurulu'ndan) çıkmadan önce yapılmış olduğunu anlıyoruz.⁵³ Sadarete gönderilen sözleşme üzerinde yapılan değişikliklerin, şirket temsilcileriyle birlikte karşılıklı görüşler dikkate alınarak yapılmadığı açıktır. Yapılan değişiklikler Nafia Nezareti Müsteşarı Hulusi Bey tarafından şirkete bildirilmişti. Buna karşılık OADC tarafından sadarete gönderilen 4 Mayıs 1911 tarihli yazıda bu değişikliğin kabul edilemeyeceği yazılıyordu.⁵⁴ Buna rağmen sözleşmenin son hali Meclis-i Mebusan'a sunuldu.

13 Mayıs 1911 tarihli ve Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa imzalı sadaret tezkeresi Meclis-i Mebusa gönderildi⁵⁵ ve sonra da Nafia Encümenine havale

⁴⁹ A.g.c., ss.1-4.

⁵⁰ A.g.c., s.4.

⁵¹ DeNovo, a.g.e., s.61'den aktaran, Can, a.g.e., s.137.

⁵² Süveydiye, Antakya'ya 25 kilometre uzaklıkta ve Akdeniz kıyısında olan bir yerleşim merkezidir. 1948 yılında ilçe olan bu yerleşim merkezinin adı, aynı yıl yakınındaki dağdan esinlenerek Samandağı olarak değiştirilmiştir.

⁵³ Üsküp Mebusu Necip Draga'nın konuşması için bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.522-523.

⁵⁴ Bkz., "Amerikan Otoman Developman Kumpanyası Vekilleri Kolet ve Çester tarafından 21 Nisan sene 1327 tarihli Huzuru Sami Cenabı Sadaret Penahiye" ibareli yazı için bkz., MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.9.

⁵⁵ A.g.c., s.1.

edildi.⁵⁶ Encümen dar hat inşasına karşı çıktıktan ve projenin tamamının 12 yılda bitirilmesini belirttikten sonra proje meclise tekrar gönderildi.⁵⁷ Kesin sözleşme, onay için 27 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'ın gündemine gelmişti.⁵⁸

Kesin sözleşmeye göre hat; Van Gölü'nde seferler düzenleme imtiyazı karşılığında oraya kadar uzanacaktı ve dar hat (1.05) olarak inşa edilecekti. (m.1) İmtiyaz süresi 99 sene idi. (m.3) Şirket, civar ormanlardan kereste ihtiyacını karşılayabilecek, hat boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları (m.11) ile elektrik enerjisini sağlamak için elektrik santralleri kurabilecekti. (m.19) İmtiyazın verildikten 30 sene sonra hükümet, imtiyazı geri alma hakkına sahipti. (m.22) Şirketin memur ve işçilerini Osmanlı tebaası oluşturacaktı. (m.24) Harput'tan Yumurtalık'a bağlanacak hattın (yan hat) kilometre başına inşası 160.000 franktan fazla olursa bu fazlalık Osmanlı Hükümeti tarafından ödenecekti. (m.34) Bu mukavelenamenin imzasını izleyen 25 yıl boyunca hattın Akdeniz'e bağlanması için ne hükümet ne de başka bir şirket demiryolu yapacaktı. (m.35) Hattın her iki yanında 20'şer kilometrelik alanda keşfedilmiş veya keşfedilmemiş bütün madenler şirkete bırakılacaktı. (m.41) Sivas ve Elazığ'daki bütün madenler (başka birine verilmiş olanlar hariç) şirkete bırakılacaktı. (m.42) Harput-Sivas arasında başka bir girişimci tarafından demiryolu inşa edilirse demiryolu yanında 20'şer kilometrelik maden arama ve işletme hakkı olacaktı. (m.52) İmtiyaz süresi sonunda madenler hükümete verilecekti. (m.49)⁵⁹ Ana hat Harput'tan başlayarak Ergani, Bitlis ve Van'a kadar uzanıyordu. Ana hat, yan hatlardan biri ile Yumurtalık ve diğer yan hatla Musul-Kerkük ile Süleymaniye'ye bağlanabilecekti. Böylece Anadolu'nun doğusu Amerikan sermayesinin etkisi altına girerek imparatorluğun ekonomik sıkıntıları ve mali yetersizliği, Osmanlı topraklarında bir büyük gücün daha yerleşmesine sebebiyet verecekti.

⁵⁶ 11 Mayıs 1327 tarihli "Şarki Anadolu Demiryolları Hakkında Meclis-i Mebusan Nafia Encümenince Tanzim Olunan Esbabı Mucibe ve Madde-i Kanuniye Layihaları" için bkz., a.g.c., ss.29-32.

⁵⁷ A.g.c., s.32.

⁵⁸ Sözleşme iki ana belge halindedir. 53 maddeyi içeren ilk belgede, 37 madde demiryolu, 16 madde de maden imtiyazına ait hükümlerden meydana geliyordu. İkinci belge ise 42 maddelik şartnamedir. Sözleşme için bkz., "Şarki Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename Kati", A.g.c., ss.11-29.

⁵⁹ A.g.c., ss.11-19.

2.1.5. Chester Projesi Uygulanma Fırsatı Bulamıyor

1911 Mayıs'ında Chester Projesi tekrar Meclis-i Mebusan'a gelmişti.⁶⁰ Yasama yılının sonu olmasına rağmen, proje görüşülmeye devam etmiş ve Meclis-i Mebusan'ın tatili ertelenmişti. Meclis-i Mebusan'ın 27 Mayıs 1911 tarihinde tatile girmesi gerekiyordu.⁶¹ Ancak Padişah tarafından gönderilen ve Meclis-i Mebusan'da okunan bir İrade-i Seniyye ile meclisin tatili 7 gün ertelenmişti.⁶² Meclisin kapanma tarihi sadece Chester Projesi'ni görüşmek için ertelenmemişti. Bütçe görüşmelerinin tamamlanamamış olması burada belirleyici olmuştu.

Kesin sözleşme, 27 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'a gelmişti ve buradan çıkacak karar üzerine Chester Projesi hemen uygulamaya geçirilebilecekti. Bu görüşmeler sırasında Chester Projesi ile ilgili tartışmalar meydana gelmiş ve son olarak konunun akıbeti ele alınmıştı. 1 Haziran 1911 tarihinde, Chester Projesi ile ilgili görüşmeler sonunda meclise üç takrir sunulmuştu. Takrirlerden ilkinde konunun, Meclis-i Mebusan'ın bir sene sonraki toplantı yılında görüşülmesi isteniyordu. İkinci takirde konunun Nafia Encümeni'ne havalesinden bahsedilmişti. Üçüncü olarak verilen takirde iki seneden beri kesin bir karara bağlanmamış olan böyle önemli bir konunun vakit kaybetmeden sonuca ulaştırılması isteniyordu.⁶³ Meclis-i Mebusan Başkanı Ahmet Rıza Bey, ilk takririn oylanmasına karar verdi. Yapılan oylama sonucunda 64 mebus konunun bir an önce halledilmesi yönünde oy vermesine rağmen 74 mebus konunun seneye kalmasını istemişti.⁶⁴ Böylece Chester

⁶⁰ Çavdar, bu tasarruğun tekrar Meclis-i Mebusan'a gönderilmesinde Nafia Nazırlığı'na hakim olan Ermenilerin yardımlarının olduğunu belirtiyor. Bkz., Çavdar, a.g.e., s.112.

⁶¹ MMZC'de Chester ile ilgili görüşmelerin 14 Mayıs 1327 (27 Mayıs 1911) tarihinde başladığını görmemize rağmen İlkin, projenin meclise geliş tarihi olarak 1 Haziran 1911 tarihini veriyor. Bkz., İlkin, a.g.m., s.236; Can ise 1 Haziran'da iki günlük tartışma sonucu bir karara varıldığını bildiriyor. Bkz., Can, a.g.e., s.146-147.

⁶² MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.214.

⁶³ İlk olarak verilen takirde ağırlıklı olarak müstakil mebuslardan oluşan toplam 14 mebusun imzası vardı. İkinci takirde yine ağırlıklı olarak müstakillerin imzasının bulunduğu toplam 16 mebus kayıtlıydı. İlginçtir ki, 51 mebusun imzaladığı sonuncu takirde yine çoğunluğu oluşturan mebuslar müstakildi. Sonuncu takirdeki imzaların yaklaşık beşte biri İttihatçılara ve bir o kadarı da liberallere aitti. Bkz., a.g.c., s.471-472.

⁶⁴ A.g.c., s.472. Zabıt Ceridesi'nde, bu görüşmeler sonunda erteleme önergesinin 64 oya karşı 74 oyla kabul edildiği yazmaktadır. Görebildiğimiz kadarıyla bu bilgiyi ilk veren kişi Tunaya'dır. Ancak Tunaya, 63'e karşı 76 oyla önergenin kabul edildiğini aktarmıştır. Bkz., Tunaya, a.g.e., s.439, dn.77. Can, 64 oya karşı 77 oyla kabul edildiğini yazmıştır. Bkz., Can, a.g.e., s.146. Ayrıca İlkin de Can ile aynı rakamları vermiştir. Bkz., İlkin, a.g.m., s.236.

Projesi'nin hayata geçirilmesini sağlayacak onay 1911 yasama yılında da verilmemiş ve projenin geleceğinin önündeki belirsizlikler devam etmişti.

Sadrazam anlaşmayla ilgili görüşmelerin aceleye getirilmemesini ve kararın iyi düşünülmeden verilmemesi istiyordu. Ona göre görüşmelerin uzaması ülke menfaatine idi. Çünkü İbrahim Hakkı Paşa, anlaşma öncesinde ABD'den bazı haklar koparma peşindeydi. Daha 15 Mart 1910 yılında ABD Dışişleri Bakanı Knox, Washington'daki Osmanlı yetkilisine, imtiyazın gerçekleşmesinden sonra Türk Gümrük vergilerini %4 oranında arttırılmasına ABD'nin itiraz etmeyeceğini belirtmişti ve Osmanlı Hükümeti'nin adli reformlarla ilgili yeterli garanti vermesi halinde adli kapitülasyonları yeniden ele almaya hazır olduklarını bildirmişti.⁶⁵ Fakat bu konuda bir gelişme olmadı. Adli kapitülasyonlar konusunun bir çözüme ulaşması Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa için önemliydi. İbrahim Hakkı Paşa Chester Projesi'nin ABD ile adli konularda yapılacak bir anlaşmanın sonrasına ertelenmesini istiyordu.⁶⁶ Belki de bu sadece, Chester Projesi'nin hayata geçmesini ertelemek amacıyla gündeme getirilmiş bir konuydu.⁶⁷

⁶⁵ Çavdar, a.g.e., s.110; ABD ile yapılan 1830 anlaşmasının dördüncü maddesini Osmanlı Devleti'nde suç işleyen Amerikalıların, Osmanlı mahkemelerinde yargılanacakları biçiminde yorumlamalarından vazgeçilmesi isteniyordu. Erhan, a.g.e., s.382.

⁶⁶ Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa: "...*mademki bir Amerika'ya bir imtiyaz veriyoruz ve mademki bu imtiyazın neticesi, Amerika menafinin memleketimizde artmasıdır, Amerika tebaasının çoğalmasındır, inşaat başlayacak, madenler işleyecek, mühendisler gelecek, vakti bugün de onların hepsinin gelmeğe hakkı var; fakat bu imtiyaz dolayısıyla külliyetli menafi peyda olacak, her gün umuru cezaiyye tahaddüs edebilir (meydana gelebilir), her gün dava olabilir. Sonra, her gün Amerika hükümetiyle -ki, dostumuz olan bir hükümettir- bu madde-i ahdiyyenin (sözleşmenin) tesirinden dolayı bir ihtilafı siyasi hükmünde bulunamayız, bunu kemali serbesti ile söyledim; yani, gerek Amerika sefiri hazretlerine, gerek Amerika'dan Sefaret Fevkaladeyle gelmiş olan Mösyö Vilson cenaplarına -tabii istihzan etmişti- bunu söyledim ve Amerika Hükümetinin bunu nazarı dikkate alması, bir zamanı icabetti. O zaman zarfında Mösyö Çester ile müzakerede devam edemedim.*

Çünkü bu, bir mesele-i mütekaddime (eski bir mesele) idi. Dedim ki, esasen bu meselenin tetkiki için bir kere Amerika Hükümeti o madde-i ahdiyyedeki iddiasından feragat etmeli. Şu madde-i ahdiyyenin tefsiri -ki, biz o suretle tefsirini haksız buluyoruz- seksenbir senedir devam ediyor. Bizim için mucibi müşkilat oluyor, bu müşkilat ortadan kalkmalı. İki memleketin münasebatı hasenesi nokta-i nazarından nafi bir şey olmak üzere kabul edemeyiz demiştim. Amerika hükümeti bunu nazarı dikkate aldı ve sefarete talimat verdi. Bunu Hükümet-i Seniyye ile itilaf şekline kalbetmeyi vadetti. Bu ihtilafın bugün Hariciye Nezaretiyle, Sefaretle müzakeresinde devam ediyor. Ümit ederim ki, müzakerat bir şekli hüsiün almıştır.

...Bunun için esasen o derderst bulunan müzakeratın neticesi intaç olunmazdan (bitmeden) evvel bu iş bitmiş olursa, daha muvafık olur. Zaten bu işi öyle konuşmuşuzdur, zaten öyle olacak, bunu tehir edeceğiz, bekleyeceğiz.

...Hülasa, o babda Sefaretle Hariciye Nezareti arasında itilafı tam hasıl olmadan Şimendifer Hattı Mukavelenamesi İrade-i Seniyyeye arz olunmayacaktır." Bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.470.

⁶⁷ Tunaya, a.g.e., s.439. Can'a göre, Alman yanlısı olarak bilinen Sadrazam Hakkı Paşa, bu konuyu üstelerek hem Amerikalılara kendi şartlarını kabul ettirmek hem de bunu Chester'ı oyalamak için bir bahane olarak kullanıyordu. Can, a.g.e., s.145.

Chester Projesi yeni yasama döneminde tekrar ele alınmıştı. 2 Haziran 1911 de tatile giren Meclis-i Mebusan, 14 Ekim 1911 tarihinde yeniden açılmıştı.⁶⁸ 20 Kasım 1911,⁶⁹ 22 Kasım 1911⁷⁰ ve 26 Kasım 1911⁷¹ tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda görüşülen Chester Projesi üç hafta kadar Meclis-i Mebusan'ın gündeminde kalmış ve proje son olarak 11 Aralık 1911 tarihinde görüşülmüştü.⁷² Konuyla ilgili Meclis-i Mebusan görüşmelerinde projenin tekrar ertelenmesini isteyen mebuslar vardı. Hükümet tarafından desteklenmeyen projeye ilişkin kesin bir karara varılamamış olması ertelenme konusunun açılmasını kaçınılmaz kılıyordu. Konuyla ilgili görüşmelerin sonunda, Meclis-i Mebusan Başkanı Ahmet Rıza Bey hükümet namına hareket eden Sadrazam'ın isteği üzerine projenin geri çekilme önerisini mebusların sözlü oyuna sunmuştu. Meclis Başkanı'nın mebuslara yönelttiği soru üzerine mebusların olumlu yanıt vermeleri ile tasarı ertelenmişti.⁷³

1911 Ekim'inde konu mecliste tartışılırken şirketin hiçbir temsilcisi İstanbul'da bulunmuyordu.⁷⁴ 22 Kasım 1911 tarihinde Nafia Nazırı Hulusi Bey, Meclis-i Mebusan'da, Chester Grubu'nun yatırmış olduğu teminat parası olan 20.000 lirayı çektiğini bildirmişti.⁷⁵ Bu karar, 18 Ekim 1911 tarihinde alınmıştı⁷⁶ ve ancak 11 Aralık'ta ABD Elçisi Rochild, Sadrazam'a şirketin teminatı çektiğini ve de imtiyaz teşebbüsü ile ilgili başvuruyu geri aldığını bildirmişti.⁷⁷

Meclis-i Mebusan görüşmelerinde, Chester Projesi'ne mebusların çoğunluğunca çok sıcak bakılmaması ve çeşitli sebeplerle projenin ertelenmesi, Eylül 1911'de patlak veren Trablusgarp Savaşı'nın olumsuz etkisi ve şirket içinde ortaya

⁶⁸ I. Dönemin son toplantı senesi 14 Ekim 1911 (1 Teşrinisani 1327) de açıldı. Bkz. Tunaya, a.g.e., s.216.

⁶⁹ MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, ss.519-534.

⁷⁰ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, ss.27-35.

⁷¹ A.g.c., ss.46-58.

⁷² A.g.c., ss.126-135.

⁷³ "Reis (Meclis Başkanı): Efendim, Heyet-i Vükela namına Sadrazam Paşa tarafından gelecek tezkereyi beklemek üzere tehirini arzu ediyor musunuz? ("Evet" sedaları) Bu suret kabul olundu, mesele bitti efendim", Bkz., A.g.e., s.135.

⁷⁴ Çavdar, a.g.e., s.113.

⁷⁵ Hulusi Bey'in 22 Kasım 1911 ve 26 Kasım 1911 tarihli konuşmaları için bkz., a.g.c., s.31-53; Çavdar, teminat parasını 88 bin dolar olarak verirken, bkz., Çavdar, a.g.e., s.113; Can bu teminatın 20.000 pound olduğunu yazmıştır. Bkz., Can, a.g.e., s.151.

⁷⁶ OADC yönetim kurulunun toplanarak başvurularının ve teminat olarak yatırdıkları parayı geri çekme kararı aldığını dışişlerine bildirmişti. Bkz., DeNovo, a.g.e., s.80-81'den aktaran Can, a.g.e., s.151.

⁷⁷ Çavdar, a.g.e., s.113.

çıkan anlaşmazlıkların artması, uzayıp giden ve bir türlü kesin karara bağlanamayan projenin sonunu getirmişti.

1912-1913 yıllarında Chester, projeyi yaşatma çabalarında bulundu. 1912 yılının başlarında şirket içinde meydana gelen yeni düzenlemelerden sonra şirket İstanbul'da imtiyazla ilgili gelişmeleri izlemeye başladı.⁷⁸ 23 Şubat 1912 tarihli The New York Times, Chester Projesi'nin yeniden canlandığını ve “*Türk Kabinesi'ndeki yeni Nafta Bakanı'nın*⁷⁹ *Chester Demiryolu Projesi'nin tekrar görüşülebileceğini*” söylediğini yazıyordu.⁸⁰ Proje hakkında hükümetçe kesin bir karara varılamamış olduğu Meclis-i Vükela tarafından verilen bir karardan anlaşılıyordu. 23 Nisan 1912 tarihli bir tezkerede Chester Projesi haricinde kalan mahallerde maden aranmasına müsaade edilmesi yönünde bir istekte bulunulmuştu. Meclis-i Umumi tarafından bir karar verilinceye kadar projenin dahili ve haricindeki mahallerde maden aranmasına dair bir ruhsat verilmemesi kararlaştırılmıştı.⁸¹ Görüldüğü üzere, ne Chester Projesi'yle ilgili görüşmelere başlanmış ne de Chester'a kesin bir ret cevabı verilmişti. Böylece konu meşrutiyet dönemi için kapanmıştı.

2.1.6. Chester Projesi'nin Ertelenmesi ve Büyük Güçler

Temelleri 20. yüzyılın başında atılmaya başlayan Chester Projesi, 1909 yılının ortalarında artık ciddi biçimde ele alınmaya başlanmıştı. Chester ile yapılan ön sözleşme 10 Mart 1910 tarihinde sadarete gönderilmişti fakat projenin sadareten onay alması çok uzun sürmüştü. Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, ertelenmenin sebebi olarak Arnavutluk'taki huzursuzluğu ve Girit sorununu gösteriyordu.⁸² Fakat bu sebepler bir bahane niteliğindediydi ve gerçek sebepler daha farklıydı. Ülkeyi,

⁷⁸ DeNovo, a.g.e., s.83-85'den aktaran Can, a.g.e., s.154-155; İlkin, a.g.m., s.236-237.

⁷⁹ Meclis-i Ayan üyeliğine atanması koşuluyla 16 Şubat tarihinde istifa eden Ticaret ve Nafia Nazırı Senebyan Efendi'nin yerine Cavit Bey atandı. (**Tanin**, 5 Şubat 1327) Mayıs ayında Cavit Bey Maliye Nezareti'ne vekaleten atandı. (**Tanin**, 10 Mayıs 1328.) Aktaran Mehmetefendioğlu, a.g.t., ss.150-152. 21 Temmuz 1912 tarihinde hükümeti kurmakla görevlendirilen Ahmet Muhtar Paşa hükümetinde Ticaret ve Nafia Nazırlığına Mustafa Reşit Paşa getirildi. Bkz., Güneş, a.g.e., s.306; Mehmetefendioğlu, a.g.t., s. 156-159.

⁸⁰ “Amerikan Planını Yeniden Düşünmek”, **The New York Times**, 23 Şubat 1912.

⁸¹ **BOA, MV**, 164/77, 15.5.1912.

⁸² Can, a.g.e., s.139.

emperyalistleri birbirine düşürerek ayakta tutma politikası Abdülhamit'in olduğu kadar ondan sonraki hükümetlerin de genel politikası idi.⁸³

Chester'ın projesini gerçekleştirmek için yapması gereken ilk işi ABD hükümetinden destek bulmaktı. Zaten projenin prestijli bir hale gelmesi ve Osmanlı yönetiminin projenin gerçekleşmesine ilişkin itimadının artması için ABD hükümetinin desteği şarttı. ABD hükümetinden gerekli desteği sağlamak için yurtdışında bulunan Chester, Amerika'ya bir iş seyahati düzenledi.⁸⁴ Bu uğraşlar sonucu Chester, ülkesinden isteği desteği gördü. "*Chester, başından itibaren McKinley, Roosevelt, Taft, Wilson ve Harding yönetimlerinden onay alarak Birleşik Devletler hükümetinden alışılmamış resmi destek gördü.*"⁸⁵ 1910 yılından sonra Başkan William Howard Taft, selefi Başkan Theodore Roosevelt'a nazaran daha açık bir biçimde projenin yanında yer aldı ve Amerikan hükümetinin Chester'ın Türkiye'deki demiryolu planını desteklediğini açıkladı.⁸⁶

Chester Projesi bir taslak olarak sunulduğu andan itibaren diğer devletlerin muhalefetiyle karşılaştı.⁸⁷ Chester, 7 başvuru arasında en iyi şartları sunarak imtiyazı almaya hak kazandı. Ancak sunulan şartların Osmanlı yöneticileri arasında beğenilmesinden çok, projenin Osmanlı topraklarında nüfuz sahibi diğer devletlerin de onayından geçmesi gerekiyordu. Almanya, Fransa, İngiltere ve Rusya çeşitli sebeplerle projeye karşıydılar. Özellikle Almanların etkisiyle Chester bir türlü hedefine ulaşamıyordu.

Chester'ın 1910 yılında ilerleme kaydedememesine neden olan en büyük dış etki kuşkusuz Almanlardı. Bağdat Demiryolu ile elde etmiş oldukları çıkarlarının zedeleneyeceğini ve bölgedeki nüfuzunun azalacağını düşünen Almanlar bu projeye karşıydılar. Hatta projenin ertelenmesi için bazı temaslarda buldukları söylenmekteydi. Bu söylentiler üzerine, Amerikan Büyükelçisi Oscar S. Straus, 11 Mayıs 1910 tarihinde Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'ya projenin ertelenmesinde

⁸³ Can, a.g.e., s.125.

⁸⁴ "Türkiye'de Onay Alma Çalışmaları", *The New York Times*, 16 Ocak 1910.

⁸⁵ *Current History*, 1922/3, s.958-959'dan aktaran Can, a.g.e., s.135.

⁸⁶ Chester, a.g.e., s.216-217.

⁸⁷ Trabzon ve Sivas'ta muhtelif 37 madene sahip olan Fransız-Türk Bankası'nın, Türkiye'deki yönetim kurulu üyesi Haronon, verilmesi düşünülen bu imtiyazın kendilerine bildirilmemesinden dolayı, kendilerinin bu bölgedeki imtiyazları nedeniyle bir usulsüzlük olduğunu belirterek bu durumu protesto etmişti. *MMZC*, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.594.

Almanların veya diğer güçlerin etkisi olup olmadığını sordu. Sadrazam böyle bir şeyin söz konusu olmadığını, projeyi kısa bir süre içinde Meclis-i Vükela'ya sunacağını söylemişti.⁸⁸ Büyük olasılıkla bu görüşmenin etkisiyle, 30 Mayıs 1910 tarihinde Türkiye'deki Alman ajansları, Chester imtiyazının onaylanacağı yolunda haberleri Berlin'e bildirdiler. Bunun üzerine "*Alman Büyükelçisi Chester'in yoluna taş koyma talimatı aldı.*"⁸⁹ Bu gelişmeleri izleyen günlerde Tanin'de şu haber gözümüze çarpıyordu: "*Dün istihbaratımıza göre, Alman sefiri sadrazam ile görüşürken Chester konusu açılmıştır... Çester Projesi'nin Şura-yı Devletçe tedkikatı ikmal ve isabeti tasdik edildiği ve artık yapılacak hiçbir muamele kalmadığı halde bir ay tedkik bir kere de Orman ve Maadin Nezareti'ne gönderilmesine karar verilmesi keyfiyetinde bu mülahakatın tesiri olduğu zannediliyor.*"⁹⁰ Sadrazam Hakkı Paşa'nın Chester'in ön anlaşmasının Heyet-i Vükela'ya sunmadan reddetmesinde Almanların İstanbul'daki elçiliğinin parmağı olduğu anlaşılacaktı.⁹¹

1910 yılında Chester Projesi'nin Meclis-i Mebusan'a dahi ulaşamamasında Alman etkisi olduğu açıktı. Amerikalılar, yöneticilere ve Sultan'a kadar bile ulaştığı söylenen 15.000 liralık rüşvetin etkisine inanıyorlardı.⁹² Belki de Almanlara karşı bu olumsuz havayı dağıtmak ve/veya projenin tarafsız bir şekilde incelendiğini göstermek için Osmanlı ve Amerikan basınında Almanların Chester Projesi'ne karşı olmadığı yönünde haberler çıkıyordu.⁹³

⁸⁸ Walter Schweer, *Die türkisch-persische Eldörvorkommen*, Hamburg, 1919, s.77'den aktaran Can, a.g.e., s.139.

⁸⁹ John Carter, "The Bitter Conflict over Turkish Oilfields", *Current History*, January, 1926, s.495'den aktaran Chester, a.g.e., s.218.

⁹⁰ "Almanyalılar ve Çester Projesi", *Tanin*, 3 Haziran 1910.

⁹¹ DeNovo, 68; Marian Kent, *Oil and Empire*, The Macmillan Press Ltd. Londra, 1976, 221, dn.68'den aktaran Can, a.g.e., s.138.

⁹² DeNovo, a.g.e., s.72-73'ten aktaran Can, a.g.e., s.142.

⁹³ "Almanlar; diğer milletler de Anadolu'da demiryolu yapacak olursa, biz buna memnun oluruz. ...ama Alman hakkını ihlal etmesinler.", "Şimendifer Politikası", *Tanin*, 20 Ağustos 1911; "Türkiye'deki Amerikan Sermayesi; Almanlarınkini Etkilemediği Sürece Girişimlerimize Almanların Olumlu Bakışı", *The New York Times*, 25 Haziran 1910.

Gazetede çıkan haberlere ve Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın çalışmalarına⁹⁴ rağmen Proje, Meclis-i Mebusan'a girmeden 1910 yasama dönemi kapandı.⁹⁵ Cavit Bey'in 1910 Eylül'ünde İngiltere ve Fransa'dan borç bulamayacağı kesinleşince⁹⁶ gazeteler Chester Projesi'nin kısa sürede sonuçlanacağını yazıyordu.⁹⁷ Cavit Bey'in İngiltere ve Fransa'dan alamadığı borcu, Almanların vermesini⁹⁸ Alman yönetiminin, sadece İttihatçılara yakın gözükmeye ve eski Osmanlı-Alman yakınlığını sağlamaya çalışmasıyla açıklamak mümkün olmasa gerek. Almanlar bu borcu vermekle hem Osmanlı üzerindeki eski saygınlıklarını ve nüfuzlarını kazanma olanağı bulmuşlar hem de Anadolu topraklarında kendi çıkarlarını güvenceye almışlardı. Alınan bu borç ile, ve sonrasında Osmanlı Hükümeti'nin Chester Projesi üzerinde değişiklik yapma kararı arasında bir ilişki bulunduğunu düşünüyoruz.

Chester Projesi'ne karşı oluşan muhalefet sadece Almanlar tarafından kaynaklanmıyordu. Diğer büyük devletler, kendi çıkarlarının söz konusu olduğu bölgelerde projeye karşı bir tavır almışlardı. Diğer hatların yanı sıra İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar en çok, Sivas-Samsun Hattı üzerinde muhalefet ediyorlardı.⁹⁹ Chester, Osmanlı Hükümeti ile yaptığı ön sözleşmede isterse, hattı Sivas'tan bir yol ile Karadeniz'e bağlayabilecekti.¹⁰⁰ Hattın Karadeniz'e bağlantısı özellikle Rusya ve Fransa'nın muhalefetiyle karşılaştı.

⁹⁴ Berlin'deki Amerikan Büyükelçisi Hill, Almanlarda hükümetin olaylara müdahale etmeyeceği ilişkin aldığı sözler durumu değiştirmiyordu. Bkz., Can, a.g.e., s.140; "*Almanlar Chester imtiyazının reddedilmesi için İngiltere ve Fransa nezdinde de çalışmalar yaptılar. İmtiyazın gerçekleşmesi halinde Türk Gümrük resimlerini artırma isteğini reddetmelerini istedi. Amerikan Dışişleri Bakanlığı bu davranışların etkisiyle Paris, Roma Saint Petersburg'daki elçilerine bir memo göndererek Amerikan yatırımının desteklenmesinin sağlanmasını istedi. Paris ve Londra'dan olumlu yanıtlar geldi. İtalya kesin bir tavır takılmaktan çekindi, Rusya ise Karadeniz'deki menfaatinin zedelendiğini ileri sürerek karşıt bir tutum takındı. Fakat Rusya'nın iktisadi durumunun sarsılmakta oluşu bu muhalefetin gücünü kırmıştı.*" Çavdar, a.g.e., s.111.

⁹⁵ Çavdar, Almanların baskıları sonucu, imtiyazın 1910 toplantı döneminde tartışılmadan adalet komisyonuna havale edildiğini belirtiyor. Bkz., Çavdar, a.g.e., s.111; Gordon bunun en önemli nedeninin, Almanya'nın Girit'teki Türk hükümlerini destekleme vaadi olduğunu belirtiyor. Bkz., Gordon, a.g.e., s.261'den aktaran Can, a.g.e., s.141.

⁹⁶ Cavit Bey'in Borç bulma girişimi için bkz., Sina Akşin, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, İmge Kitabevi, 4. Baskı, İstanbul, 2006, s.265.

⁹⁷ "*Frankfurter Zeitung, şimdi her şeyin hazır olduğunu ve Chester'in kontratının hemen sonuçlanacağını umduğunu*" belirtiyor. Economist'te de benzer haberler için bkz., "Yeni Türk Kredisinde Anlaşma Tehlikesi; Mr. Chester'ın Türk Demiryolu Sözleşmesi Büyük Olasılıkla Biran Önce Halledilmiş Olacak", **The New York Times**, 25 Eylül 1910.

⁹⁸ Almanlarla 7 Kasım 1910 tarihli bir anlaşma ile 11 milyon altınlık borç anlaşması yapılıyor. Bkz., Feroz Ahmad, **İttihat ve Terakki 1908-1914**, Kaynak Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2004, s.106.; Akşin, a.g.e., s.266.

⁹⁹ Can, a.g.e., s.137.

¹⁰⁰ Ön sözleşme için bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.7.

Amerikan grubu, demiryolunu bir hat ile Karadeniz'e bağlamak istiyordu. Fakat Fransa bu bölgeyi kendi çıkar alanı olarak kabul etmişti ve bu bölgedeki girişim isteğini 1913 yılının sonlarında Babıali'ye kabul ettirmişti. Zaten Fransız yetkilileri, Arthur Chester'ın Osmanlı topraklarındaki girişimlerine karşı son derece duyarlıydılar.¹⁰¹ Rusya ise 1900 yılında imzalamış olduğu anlaşmaya dayanarak bu bölgede başkasına imtiyaz verilemeyeceğini iddia ediyordu.¹⁰² Rusların elindeki en önemli silah, Berlin Anlaşmasınınca kararlaştırılan 57 milyonluk savaş tazminatıydı ve Rusya bunu kullanarak Anadolu'nun kuzeydoğusunda yapılacak demiryollarında öncelik hakkını almıştı.¹⁰³ Abdülhamit, Karadeniz kıyılarında yapılacak demiryolu imtiyazının Rusya'ya verilmesini taahhüt ettiklerini ama bu inşaatın yapılmasına müsaade etmeyeceğini söylüyordu.¹⁰⁴ Rusların asıl amacı Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgesinde demiryolu yapmaktan ziyade bu bölgede demiryolu yapımına engel olmaktı.¹⁰⁵

Fransız bir heyet 1909 yılının sonlarına doğru Samsun-Sivas hattı için bölgede incelemelerde bulunmuştu.¹⁰⁶ Ön sözleşmede değişiklik yapılana kadar, Chester, demiryolu güzergahını bir yan hatla Karadeniz'e ulaştırmayı düşünüyordu.¹⁰⁷ 8 Ağustos 1910 tarihli The New York Times, Sivas güzergahının kısa bir hatla Karadeniz'e bağlanacağını ve Ruslar ile Fransızların yanında bölgede Amerikanın da yer alacağını bildiriyordu.¹⁰⁸ Ancak, ön sözleşmede yapılan değişiklik ve yapılan kesin sözleşme ile ana hattın başlangıç noktası Sivas değil, Harput oluyordu.¹⁰⁹ Böylece hattın ve Amerikan etkisinin Karadeniz'e çıkması engellenirken bölgedeki Fransız nüfuzu artıyordu. 1913 yılının sonlarında Nafia Nazırlığı'na

¹⁰¹ Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Atatürk Yolu Dergisi**, C:6, S:24, Kasım 1999-2003, Ankara Üniversitesi Basımevi, s.541.

¹⁰² Cumhuriyet Odabaşı, "Trabzon İran Transit Nakliyesi", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995, s.452-453; Can, a.g.e., s.147-148. 1909 yılında La Türki gazetesinden yapılan bir alıntıda şöyle yazıyordu: "*Malum olduğu üzere Bahr-i Siyah sahili Osmaniyesinde şimendifer inşa etmek hakkı Rusya devletine bahş olunmuştu.*" Bkz., "Bahr-i Siyah Şimendifer Hattı", **Tasvir-i Efkar**, 12 Teşrinisani 1909.

¹⁰³ Paul Imbert, **Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları**, (Yay. haz. Muammer Sarıkaya), Profil Yayıncılık, İstanbul, 2007, s.24.

¹⁰⁴ Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975, s.139-140.

¹⁰⁵ Novıçev, I. Dünya Savaşı başladığı zaman Doğu Anadolu'da hala demiryolu yapılamamış olmasını Rusya'nın başarısı olarak gösterir. Bkz., A. D. Novıçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, (çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979, s.131.

¹⁰⁶ "Samsun Sivas Hattı", **Tanin**, 26 Teşrinisani 1911.

¹⁰⁷ Chester Projesi'nde ek hatlarla birlikte yapılması düşünülen demiryolunun haritası için bkz., ek 2.

¹⁰⁸ **The New York Times**, 8 Ağustos 1910.

¹⁰⁹ Kesin sözleşme için bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, ss.29-32.

getirilen¹¹⁰ Cemal Paşa'nın zamanında Fransız girişimlerinin önü açılmıştı.¹¹¹ Nafia Nezareti'ne yeni atanmış olan Cemal Paşa, Dr. Abdullah Cevdet ile yapmış olduğu mülakatta demiryollarıyla ilgili yapacağı icraatları şu şekilde belirtiyordu: *“Fransa’dan alınacak borç paranın seksen üç milyon franklık kısmı Samsun-Sivas demiryolu hattına tahsis olunacak. Bu para bittikten sonra diğer borçlanmalardan ayrılacak paralarla hattın inşaatı bitirilmeye çalışılacaktır. Samsun-Sivas hattından sonra Sivas-Erzincan hattı inşasına devam edilecek ve bu hatların imtiyazı Fransızlara verilecektir. Ankara-Sivas hattı ise, Almanlara verilecek ve bu hat Kayseri üzerinden Ulukışla’ya ulaştırılacaktır.*¹¹²

Mahmut Şevket Paşa'nın sadrazamlığı sırasında bölgenin imarına yönelik istekleri vardı. Bayur'un belirttiğine göre, 18 Aralık 1913 tarihinde Osmanlı ile Fransa arasında imzalanan anlaşmalarda Samsun-Sivas hattının yanı sıra Harput-Ergani ile Bitlis ve Van'a ulaşan bir hattın Fransız sermayesi tarafından yapılması kabul ediliyordu.¹¹³ Fransa, bu bölgedeki Rus çıkarlarını göz önüne almış olmalı ki,

¹¹⁰ Cemal Bey, 16/17 Aralık 1913'te Nafia Nazırlığı'na vekaleten atanmıştır Cemal Bey, yaklaşık yetmiş gün sonra da bu göreve asaleten atanmıştır. Bkz., Nevzat Artuç, **Ahmed Cemal Paşa (1872-1922) Askeri ve Siyasi Hayatı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2008, 135.

¹¹¹ Cemal Paşa Fransız sempatzımanı idi. Artuç bu ifadeyi tezinde kullanırken tezi kitap olarak basıldığı zaman bunu yumuşatmıştı. Kitabında, Cemal Paşa'nın Fransa ile yapılacak olan işbirliğinin Osmanlı Devleti'nin menfaatine daha uygun olacağına inandığını söylüyordu. Bkzç, Artuç, a.g.e., s.40. Ayrıca karşılaştırmak için bkz., Nevzat Artuç, **Ahmed Cemal Paşa (1872-1922) Askeri ve Siyasi Hayatı**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üni. SBE, Isparta, 2005, s.45. *“Nezareti vekaleten üzerime alır almaz ilk işim Fransa’dan yapılacak istikrazın temelini teşkil eden Nafia Nezareti'nin tasvib ve kabulüne müteallik olan birçok meseleleri pek az bir müddet zarfında hal ve nezaret makamında Babiali'ye Fransızların dahi kabul edebilecekleri bir tesviye suretiyle arz etmek oldu.”* Bkz., Cemal Paşa, **Hatırat**, (Yay. haz. Metin Martı), Arma Yayınları, 5. Baskı, İstanbul, 1996, s.83-83.

¹¹² **İçtihad**, 93, 13 Şubat 1329 (26 Şubat 1914), s. 2078'den aktaran Artuç, a.g.e., s.136, dn.673.

¹¹³ Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarihi**, C:2, K:3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1983, ss.425-427. Sivas-Samsun arasında demiryolu yapımına ilişkin 1858 yılında Samsun-Sivas Demiryolu Şirketi ile de bir mukavele imzalanmıştı ama hattın yapımına başlanmamıştı. **BOA, A.DVN.NMH**, 9/12, 9.3.1858 için bkz., **Belgelerle Tuna'dan Basra'ya Osmanlı Demiryolları**, TC. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü: TCDD: TC. Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/osmdem.pdf> (Son erişim, 14.6.2008). Konu meşrutiyette tekrar açığa çıktı. Mahmut Şevket Paşa günlüğünde Van Gölü'nde vapur işletmek ve Van-Diyarbakır-Harput yolunu iyi bir şekilde inşa ettirmek istediklerini belirtiyordu . Bkz., Mahmut Şevket Paşa, **Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s., 110. Bilmez Bülent Can'ın Amerikan kaynaklarına dayanarak verdiği bilgilere göre, Fransızlar, 1914 yılında Osmanlı Hükümeti ile yaptıkları anlaşmayla Samsun-Sivas demiryolu hattının ve Samsun Limanı'nın imtiyazı ve bazı konularda öncelik hakkı verilmesi karşılığında 800 milyon frank borç vermeyi kabul etmişlerdi. Bu anlaşma, 8 Nisan 1914 tarihli bir padişah iradesi ile onaylanmıştı. Mecliste yapılan görüşmelerden sonra 14 Temmuz 1914 tarihinde borç anlaşması onaylanmıştı. Bu anlaşma doğrultusunda 500 milyon frank ödeme yapan Fransızlar, Sivas-Samsun demiryolunun yapımına başlamışlar, ancak Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sonucunda çalışmaları son bulmuştu. Bkz., Can, a.g.e., s.292. 1.

demiryolu imtiyaz süresini 30 yıl olarak kararlaştırmıştı. Genel olarak demiryolu imtiyazlarının 99 yıl süre ile verildiği düşünülürse Bayur'un dikkatimizi çektiği üzere, Fransa, burada tam hakimiyet sağlamak amacıyla olmadığı ve yakın gelecekteki anlaşmalara açık olduğu mesajını veriyordu.¹¹⁴

1910 Kasım'ında Potsdam'da Almanya ve Rusya'nın buluşması,¹¹⁵ Karadeniz Bölgesi açısından Fransızların işine yaramıştı. Potsdam Anlaşması'na yönelik itirazları sonucu Fransızlar, Osmanlı Hükümeti'nden bu bölgede demiryolu yapma imtiyazı almışlardı. Bu görüşmelerde Almanya ve Rusya işbirliği yapıp Amerikalıları dışlamışlardı.¹¹⁶ Rusya'nın Bağdat demiryoluna karşı olumsuz tavrını sona erdiren ve bölgedeki Alman nüfuzunu arttıran bu anlaşma ile Amerika, dış destekten yoksun olmanın verdiği handikapla bölgede bir türlü tutunamadı.

II. Meşrutiyetin ilanının hemen arkasından Erkan-ı Harbiye-i Umumiye reisi olan Ahmet İzzet Paşa, Chester Projesi'nin en kısa zamanda kabul edilmesini istediğini fakat burada yabancı etkisinin olduğunu anılarında yazmaktadır. *"...az zamanda iki bin kilometre kadar bir demiryolu şebekesi temin eden Cester projesinin bir an önce kabulü... hakkındaki sürekli müracaatlarım Anadolu ve Arabistan'ın inşaat ve ekonomisine el koymak isteyen Almanların seçim bölgeleriyle köy ve çiftliklerini düşünen bazı mebusların, nazariyata boğulan, belki de özel emeller peşinde koşan bayındırlık dairesi ve diğer bazı devlet adamlarının aldatma ve müdahaleleriyle sonuçsuz kalmaktaydı."*¹¹⁷

Meclis-i Mebusan'da Chester Projesi ile ilgili görüşmeler sırasında, hükümetin Chester Projesi'ne bakışında büyük devletlerin etkisi olduğuna yönelik cılız da olsa bazı sesler çıkmıştı. Daha ilk görüşmelerde konuyla ilgili bilgi veren Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi, Chester Projesi'nde kabul edilen güzergahın diğer devletleri rahatsız etmemesi için dikkatli bir şekilde

¹¹⁴ Bayur, a.g.e., s.XIV.

¹¹⁵ 1910 Kasım'ının ilk günlerinde Kayzer II. Wilhelm, Potsdam'daki sarayında, Çar II. Nikola'yı ağırlamıştı. Bkz., Bayur, a.g.e., s.473; Can, a.g.e., s.164; Earle, a.g.e., 219. Bayur, Kasım 1910'da başlayan görüşmelerin sonucunda 19 Ağustos 1911 tarihinde anlaşma imzalandığını belirtiyor. Bkz., Bayur, a.g.e., s.473.

¹¹⁶ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.53.

¹¹⁷ Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, Cilt:1, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992, s.82, s.82.

belirlendiğini bildiriyordu.¹¹⁸ Sözleşme üzerinde değişiklik yapıldıktan sonra Meclis-i Mebusan'ın tatiline sayılı günler kala meclise gönderilen yeni sözleşmeye ilişkin görüşmeler devam ederken Serfice Mebusu Yorgo Boşo Efendi, projenin yabancı etkisinden uzak kalamayacak derecede önemli bir bölgede olduğuna değiniyordu: “...Amerikalılara verilecek şimendifer, Asya kıtasının orta yerinden geçiyor... Bunun için de yalnız Fransa yok, Rusya da içindedir. Pek ala biliyorsunuz, Rusya bizim şimalimizdedir. Rusya bunda methaldardır (bu işe karışmıştır). Rusya, hiçbir vakitte eski fikrinden vazgeçemez. Sonra cenubi taraflara gelelim. Orada da Bağdat Şimendiferi var; Almanya menafii. Yukarıda Rusya ve Fransa menafii, orta yerde Amerika menafii olacak, Çester projesi orta yerde kalıyor. Bunun içinden epey siyaset meseleleri çıkıyor.”¹¹⁹ Üsküp Mebusu Necip Draga Bey, Chester Projesi ile ilgili Meclis-i Mebusan'daki son görüşmelerde yabancı etkisinin kesinliğine değiniyordu. Yoksa sözleşmenin üç sene ertelenmesinin başka açıklaması olmazdı. “Bu mukavelenamenin üç sene dolaştırılmasına ve geçen sene Harbiye Nazırı tasvip etmiş iken, bu sene yine bazı muhalefeti mutazammın tezkire yazmış olmasına, geçen sene vekaleten, bu sene asaleten dermeyeran-ı mütalaa ettiği iddiasında olan nazar-ı hazırın zan ve tahmin-i acizanemce tamamen tahvil ve tebdil-i fikride (fikir değişikliğinde) ve geçen sene lehindeyken, bu sene aleyhinde bulunmasına nazaran, meselede tesirat-ı saire aranılması lazım gelir.”¹²⁰ Necip Draga'ya göre sözleşme üzerinde yapılan değişiklikler de yabancı etkisi sonucunda olmuştu.¹²¹ Ayrıca bu mühim şirketi saf dışı bırakmak Anadolu'nun ekonomik siyasetini Almanların tekeline vermek anlamına gelecekti.¹²² Yine Necip Draga'nın bahsettiğimiz konuşmasını yaptığı 26 Kasım 1911 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda, Chester'in yapmayı planladığı demiryoluyla ilgili olarak Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında bazı görüşmelerin olduğu hakkında açıklamada bulunulmuştu. Nafia Nazırı Hulusi Bey tarafından onaylanmasa da, Karakin

¹¹⁸ Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi: “Biz kendilerine kimsenin bir itiraz ve müdahalesine sebep olmayacak bir hat çizdik. İtiraz ve müdahalenin kimler tarafından olacağını sual ederseniz şimdi buna cevap vermenin sırası değildir derim.” **MMZC**, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.599.

¹¹⁹ **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.252.

¹²⁰ **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.52-53.

¹²¹ Üsküp Mebusu Necip Draga Bey: “Burası muhakkaktır ki, bu Hattın Süveydiye'ye inmemesi ve Yumurtalık'a gitmesi ve ondan sonra maadinin yirmi sene olmayıp iki sene olması, tesirat-ı hariciyye neticesidir.” Bkz. a.g.c., s.53.

¹²² A.g.c., s.53.

Pastırmacıyan Efendi'nin aktardığına göre, Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar'ın yayın organı olan Jön Türk Gazetesi, hükümetin Chester Projesi'ni Meclis-i Mebusan'dan geri almaya karar verdiğini ve sonrasında ise gazetede bu hattın (Harput-Diyarbakır-Bitlis-Halep) Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verileceği yazmaktaydı.¹²³ Kent de bu doğrultuda bilgi vermekteydi, “*Bağdat Demiryolu Şirketine, İskenderun'a giden bir hattın imtiyazının verilmesi, Chester Projesi'ne öldürücü bir darbeydi... Eylül 1911'de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, Ankara hattını Samsun-Sivas hattıyla birleştirecek ve Diyarbakır ile Harput'a kadar uzatacak hatların inşası için Osmanlı Hükümeti ile görüşmesi daha ağır bir darbe oldu.*”¹²⁴

Almanların Fransızlarla anlaşması sonucu bölge tamamen bu devletlerin hak sahibi olduğu bir alan haline geldi. 15 Şubat 1914 tarihinde Alman-Fransız anlaşması ile Chester'ın projesinde demiryolu yapmayı planladığı alanlar bu iki devlet arasında bölüşülmüştü. Samsun-Sivas-Harput arasındaki demiryolları üzerinde hakimiyet sahibi olan Fransız sermayesi, hattı Ergani-Bitlis-Van doğrultusunda devam ettirebilecekti. Almanlar ise Kayseri'den Sivas'a ve Diyarbakır üstünden Ergani'ye ulaşacak demiryollarını yapabilecekti. Bu iki ülke, belirtilen güzergahta alacakları imtiyazları tanıyacaklarını kabul ediyorlardı.¹²⁵ Yani hangisinin nerelerde hakim olacağı aralarında kararlaştırılmış ve birbirlerinin nüfuz alanlarına karışmayacaklarına dair bir anlaşmaya varmışlardı. Bu iki devletin Osmanlı topraklarında alacakları imtiyazlara karşı birbirlerine taahhütte bulunmaları tersten düşünüldüğü zaman, aralarında anlaşma yapmamaları halinde herhangi birinin alacağı imtiyaza diğerinin karşı çıkacağını göstermekteydi. Buradan yola çıkarsak, Chester Projesi'ne karşı oluşan yabancı muhalefetin sebeplerini anlamamız kolaylaşabilir.

Chester Projesi'nde belirtilen hatlar, meşrutiyet döneminde ne Amerikan sermayesi ne de başka bir sermaye grubu tarafından yapılmamıştı. Elazığ-Diyarbakır

¹²³ A.g.c., s.58.

¹²⁴ Kent, a.g.e., s.221, dn.69'dan aktaran Can, a.g.e., s.147.

¹²⁵ Bayur, a.g.e., s.442. Dönemin Sadrazamı ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, günlüğünün 10 Mayıs 1913 tarihli kısmında, Almanlarla ve Fransızlarla Doğu Anadolu'da yapılacak demiryolları için mutabakata vardıklarını söyler. Buna göre, Almanlar, Ankara-Kayseri, Sivas-Harput ve Nusaybin-Diyarbakır-Harput-Van hattını yapacaklardı. Fransızlar ise Samsun-Sivas-Erzurum, Trabzon-Erzurum ve Havza-Kastamonu-Bolu hattını yapacaklardı. Bkz., Mahmut Şevket Paşa, a.g.e., s.130.

arasındaki demiryolunun yapımına cumhuriyet döneminde başlandı ancak Chester Projesi'nde öngörüldüğü gibi bu hat Van Gölü'ne ulaşamadı.¹²⁶ Meşrutiyet döneminde Chester Projesi'ne karşı Almanya ve diğer büyük devletler tarafından yapılan muhalefet hedefine ulaşmıştı ve Amerikan sermayesi ve nüfuzu Anadolu topraklarına girmeyi başaramamıştı. Ancak Chester'ın Osmanlı topraklarında yapmayı planladığı demiryoluna ilişkin girişimleri meşrutiyet döneminde son bulmuş değildi.

¹²⁶ **Cumhuriyet**, 20 Teşrinisani 1934.

2.2. CHESTER PROJESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR

2.2.1. Demiryolu İmtiyazında Farklı Bir Yol: İlk Girişimler ve Kilometre Garantisiz Demiryolu İmtiyazı Vermek

Meşrutiyetin ilanından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda geniş bir alanı kapsayacak demiryolu imtiyazına sahip olmak için Dr. Bruce Glasgow tarafından başvuruda bulunuldu ve Glasgow, 19 Temmuz 1909'da Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi ile görüşmelere başladı.¹²⁷ Glasgow'un başvuruda bulunması Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan'ın¹²⁸ aracılığı ile olmuştu. Pastırmacıyan, Glasgow'a demiryolu imtiyazı alması için öneride bulunmuş ve bunun üzerine Glasgow başvuru yapmıştı. Glasgow, başvuru yaparken Pastırmacıyan'ın önerisindeki kilometre garantisi olmadan demiryolu yapımını kabul etmişti.¹²⁹

Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı için uygulanan "kilometre garantisi" teminat usulünü 1888'de Osmanlı Bankası bulmuştu.¹³⁰ Kilometre garantisi ile demiryolu imtiyazını alan şirket, inşa ettiği demiryolu üzerinde kilometre başına belirli bir yıllık karı garanti altına alıyordu. Kilometre başına belirlenen karın şirket tarafından kazanılamaması halinde hükümetçe bu açık

¹²⁷ Algül, a.g.t., s.33; Tunaya, a.g.e., s.436.

¹²⁸ Karakin Pastırmacıyan (1873-1916): 1. ve 2. dönem Erzurum mebusudur. Ermenidir. Demir'e göre liberal, Rustow-Ahmad'e göre müstakildir. Maden mühendisidir. Fransa'da Ziraat Mektebini ve Cenova Üniversitesini bitirmiştir. Bkz., Fevzi Demir, **Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2007, s.376; Feroz Ahmad, Dankwart A. Rustow, "İkinci Meşrutiyet Döneminde Meclisler: 1908-1918", **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı:4-5, İstanbul, 1976, s.278; **Türk Parlamento Tarihi (I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt: 2, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1998, s.361.

¹²⁹ Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan: "...Glaskov geldi. Zaten bendeniz bu adamı tanıyordum. Bu esası teklif ettim; dedim ki, bizde yapılacak çok şimendiferler var, işte bu esasla eğer kabul ederseniz, Hükümet, bu esası kabul etmiştir; geliniz memleketi (etiüd) ediniz, bu madenlerden siz istifade etmek isterseniz işte hazırdır... şu, şu şartlarla yani hükümet tarafından teminat verilmeksizin Anadolu'da yapılan şu ve şu hatlar için hükümet hazırdır. Amerika kumpanyasına bu mektubu gönderdikten sonradır ki, Glaskov cesaret etti, geldi." Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.56.

¹³⁰ Serdar Şahinkaya, "XIX. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Yapısı: Sanayileşme ve Bankacılık Özelinde Değişmeler", **Mülkiye Dergisi**, C:23, S:218, s. 99. http://www.mulkiyederigi.org/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=77&Itemid=2 (Son erişim, 9.6.2008).

kapatılıyordu.¹³¹ Böylece imtiyazı alan şirketin zarar etme gibi bir problemi olmuyordu.

Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan'ın anlattığına göre, teminatsız olarak sadece hattın yanındaki madenlerin imtiyazının verilerek demiryolu yapılmasını ilk öneren kişi kendisi olmuştu. 31 Mayıs 1909 tarihinde resmi tezkere ile Orman ve Maadin Nezareti'ne böyle bir uygulamanın nasıl karşılanacağı sorulmuş ve bir iki hafta içinde olumlu yanıt alınmıştı.¹³² Bu usulü kabul edip başvuruda bulunan Glasgow ile görüşmelere başlanmış ve Glasgow'un imtiyaz talebi bir maddelik bir kanun tasarısı olarak 20 Ağustos 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'a sunulmuştu.¹³³ Bu sözleşme taslağına göre demiryolu teminatsız yapılacak ve hükümetten kilometre garantisi istenmeyecekti. Meclise gelen bu tasarı ile demiryolunun teminatsız olarak yapılması tartışmaya neden olmuştu.

Hüseyin Hilmi Paşa'nın temsil ettiği sadaret tarafından Meclis-i Mebusan'a sunulan bu kanun tasarısının ve bu konuyla ilgili başka mazbataların da okunmasından sonra mebuslar arasından ilk sözü İstanbul Mebusu Pandelaki Kozmide Efendi¹³⁴ almıştı. Osmanlı topraklarının gelişmesi için meselenin önemini

¹³¹ Noviçev bu sistemi şöyle anlatıyor: “*Bu yöntemin esası, Türk hükümetinin, yapılan her kilometre yol için belirli bir gayrisafi gelir sağlaması ve eğer gelir güvence altına alınan tutara ulaşmazsa, farkı şirkete ödemesinden ibaretti. Güvencenin miktarı kilometre başına 10.000 ile 19.000 frank arasında değişiyordu.*” Bkz., Noviçev, a.g.e., s.47-48.

¹³² A.g.c., s.55. Noradunkyan Efendi'nin önerisinden birkaç ay önce, Chester'ın yapmış olduğu ilk imtiyaz başvurusunda demiryolunu teminatsız olarak inşa etmeyi vaat etmesi düşündürücüdür. Bkz., **BOA, MV**, 124/76, 11.2.1909.

¹³³ “*Anadolu'nun mahalli malumesinde inşa olunacak demiryolu kenarındaki yirmişer (kilo)metrelik sahada mekşuf (keşfedilmiş) ve gayri mekşuf maadini (madenleri) doksan dokuz sene ihraç mukabili ve bila teminat inşaata talip Amerikan şirketiyle akti mukaveleye Ticaret ve Nafta Nezareti'nin mezun kılınmasına dair layiha-i kanuniye.*” İçin bkz., **MMZC**, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, ss.591-593

¹³⁴ (Timolyon) Pandelaki Kozmide Efendi (1870-...): 1. dönemde İstanbul mebusluğu yapan Kozmide Efendi, Rum ve Liberaldir. Avukattır. Bkz., Demir, a.g.e., s.359; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.269; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.405. Katerina Boura, “II. Meşrutiyet Döneminde Mebus Seçimleri Rum Mebuslar (1908-1918)”, (çev. Yorgo Benlisoy), **Toplumsal Tarih**, Sayı:56, Ağustos 1998, s.28. İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther raporunda, Kozmide Efendi'ye ilişkin şunları yazmıştı: “*İlmli görüşlüdür ve Yunanlı vekillerin iyi bir temsilcisidir. Aynı zamanda da bir Yunanlı için Türkçesi oldukça iyidir.*” Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print**, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65'den aktaran Yaşar Özüçetin, Sıddık Yıldız, “14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: ‘İngiliz Gözüyle Osmanlı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan’”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Volume:1, Issue:2, Winter 2008, s. 381, http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi2/sayi2pdf/ozucetin_yasar_ve_yildiz_sadik.pdf (Son erişim, 24.7.2008), s.381. Hüseyin Cahit Yalçın, Kozmide Efendi hakkında şunları söyler:

belirten Kozmidi Efendi, bu konu üzerinde yeterli araştırma yapmadan mecliste bu konunun tartışılmasını yanlış bulmuştu. Bu hatların ve hatların geçtiği yerlerin iyi bir araştırma yapılmadan mecliste görüşülmesine devam edilmesi halinde Kozmidi Efendi konuşmaya ancak şu sözlerle katılabileceğini söyler: “*Kendi hesabıma derim ki bu mesele-i esasiye geçtikten sonra bizden kilometre teminatı istenil(m)iyor yolunda dermeyan edilip de kulaklara hoş gelen bir vaat var. Fakat vaat acaba netayici samimiyeyi müntic (netice verecek) bir şey midir? Yoksa acı habrların üzerine çekilmiş yıldızlar gibi bir şey midir? Bendeniz ikincisini zannedirim. Teminat islenilmemesi mukabilinde bir hak isteniliyor. Şimendiferler için yapılan mukavelenamelerde devletin kilometre teminatı verilmesi suretiyle deruhde ettiği mecburiyet doğrudan doğruya vermesini taahhüt ettiği para değildir. Şimendiferin varidatı haddini bulmazsa, ondan dün (eksik) kalan noksanı ikmal gibi bir taahhüt bir kefalettir. Amma diyeceksiniz ki emsaliyle müsbettir. Biz şimdiye kadar yaptığımız; şimendiferlerden dolayı bu nevi deruhte ettiğimiz şeylerin kaffesinde maddeten tediyata (hepsinde ödeme yapmaya) mecbur oluyoruz. Bunu kabul ediyorum. Fakat bunu ne kadar kabul etmiş olsam bile henüz yapılmamış olan bir şimendiferin husule getireceği netice bizi kilometre teminatı vermekle mecbur edecek kadar olacak mı, yoksa o havalinin varidatı daha ziyade olacak da belki kilometre teminatı vermeye mecbur olmayacağız?”¹³⁵ Kozmidi Efendi, kilometre garantisiz usulün daha iyi olduğunu kabul etmekle beraber, demiryolunun kenarındaki 20’şer kilometrelik alandaki madenler üzerinde şirkete tanınacak haktan rahatsız olmaktadır. Kozmidi Efendi, “...ben olabilir ihtimaline tabi olan servetimi çıkarıp başkasına vermem, kilometre teminatı vermek bendenizin fikrimce daha enfa ve daha iyidir.” diyordu.¹³⁶ Kozmidi Efendi’nin rahatsızlık duyduğu, hattın yanındaki madenler konusu, bu projeye ilgili mecliste meydana gelen tartışmalar arasında en*

“...kendisini ittihat ve Terakki’ye İstanbul’dan mebus çıkartmaya muvaffak olduktan sonra müthiş bir milliyetçi kesildi. Mesleği avukattır. Eskiden pek iyi bildiğimiz Karamanlı meşhur avukatlardan... Gösterişli bir kara sakalı, kalın sesi, selis bir Türkçe konuşuşu vardı. Şivesi Anadolu edasını kaybetmemişti. Halis bir Türk gibi konuşan, hatta yaşayan, evinde, ailesi içinde Türk ahlak ve adatını takip eden bu adam politika akıntılarıyla derhal ‘Büyük fikir’ taraftarları arasına geçmekte ve bu fikrin bayrağını taşımakta bir kar ve şöhret kokusu aldı. Kozmidi artık Rum Patriği’nin tercümanı, dostu ve adamı sıfatıyla Rum cemaati içinde bir şahsiyet oluverdi: Adliye koridorlarında eski bir hiç olan Kozmidi şimdi Osmanlı Meclis-i Mebusan’ında muhalefetin göze çarpan mühim simalarından biri idi. Rumluğun müdafii idi.” Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, s.140.

¹³⁵ A.g.c., s.594-595.

¹³⁶ A.g.c., s.596.

çok ele alınan konulardan biri olduğu ve bu konuya ilerde etraflıca değineceğimiz için şimdilik kilometre garantisine ilişkin görüşlere devam edebiliriz.

Kozmide Efendi açıklamalarına devam ederken bazı mebuslar Kozmide Efendi'nin sözü bilerek uzattığını iddia etmişlerdi. Preveze Mebusu Hamdi Bey¹³⁷, İstanbul Mebusu Hallacyan Efendi¹³⁸ ve Gümülcine Mebusu Hasan Fehmi Efendi¹³⁹, kiliseler konusunu¹⁴⁰ ertelemek amacıyla Kozmide Efendi'nin sözlerini uzattığına inanıyorlardı.¹⁴¹ İstanbul Mebusu Hüseyin Cahit Bey, Kozmide Efendi'nin yaptığı itirazın meclisce kabul görmediğini bildirmişti.¹⁴² Kozmide Efendi'nin görüşleri aleyhinde açıklamalarda bulunan Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi, bu demiryolu ve teminat usulü hakkında bilgi vermişti. Nazır Bey teminat hakkında şu açıklamayı yapıyordu: “*Şimdi bu malumunuzdur ki şimendiferler bizde iki türlü yapılıyor: Ya bila teminat yapılır, yahut Hükümeti-i Seniye'den bir muavenet-i nakdiye (para yardımı) ile yapılır ki ona teminat akçesi denir.*”¹⁴³ Daha önce bazı kısa mesafeli hatların teminatsız olarak verildiğini kaydeden Noradunkyan Efendi, demiryolu imtiyazı verilirken seçilecek en uygun usulün demiryolunu kilometre garantisiz olarak yaptırmak olduğunu belirtiyordu.¹⁴⁴ Nazırın sözlerine

¹³⁷ Hamdi Bey (1861-...): 1. dönemde Preveze mebusu olan Hamdi Bey, Arnavut ve müstakildir. Asker ve ulemadır. Trabzon jandarma alay komutanı iken Azmi Bey'in mebusluktan ayrılması üzerine 26 Nisan 1909'da mebus seçilmiştir. Bkz., Demir, a.g.e., s.356; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.266; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.592.

¹³⁸ (Bedros) Hallacyan Efendi (1871-...): 1., 2. ve 3. dönem İstanbul mebusudur. Ermeni ve İttihatçıdır. Hukukçudur. Nafia Nazırlığı yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.359; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.268; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.402

¹³⁹ Hasan Fehmi (Mehmet Fehmi) Efendi (1952-1919): 1. dönem Gümülcine mebusudur. Türk ve müstakildir. Ulemadır ve öğretmenlik yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.357; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.267; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.345.

¹⁴⁰ Rumeli'nin birçok yerinde Rumlar ve Bulgarlar arasında yaşanan tartışmaların bitirilmesi, kilise ve mekteplerin bir kanuna bağlanması amacıyla ilk olarak 7 Temmuz 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'a gelen yasayla ilgili gelişmeler “*Kiliseler Konusu*” olarak adlandırılmaktadır. Bulgarların kendi dillerinde ayin ve eğitim istemesi sonucu tartışmalar ilk olarak 1903 yılında Rum Patrikhanesi ile Bulgar Eksarhanesi mensubiyetindeki ahali arasında başladığı söyleniyor. Kozmide Efendi, Meclis-i Mebusan'a sunulan layihaların geri çekilmesini ve yeni düzenlemeler yapılmasını istiyordu. Tasarı 3 Temmuz 1910 tarihinde kanunlaşacaktır. Kiliseler konusu için bkz., Ayfer Özçelik, **Kimliğini Arayan Meşrutiyet**, İlgı Yayınları, İstanbul, 2006, ss.19-84; Karaer, a.g.t., ss.27-29.

¹⁴¹ A.g.c., s.596-597.

¹⁴² İstanbul Mebusu Hüseyin Cahit Bey: “*Şimdi efendim, demin Kozmide Efendi'nin bir çok itirazı vardı. Diyor ki demiryollarını teminat akçesiyle yapmak, böyle madenleri işletmeye vermektense daha iyidir diyordu, Ben zannediyorum ki Meclis bu fikri kabul etmemiştir.*” Bkz., a.g.c., s.603.

¹⁴³ A.g.c., s.598.

¹⁴⁴ Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi: “*Şimdi Memalik-i Şahane'de bulunan bir iki hattın başkası yoktur ki bila teminat yapılsın. Bir tane var idi, onun için müracaat ettiler. Nezaretçe derakap (hemen) icabı yapıldı ve Babıali'ye takdim olundu. Bandırma, Soma Hattı için müracaat olunduğu vakit derakap icabı icra olundu. Babıali'ye takdim olunduktan sonra Şura-yı Devlet'ten*

karşı çıkan mebus olmamıştı. Kilometre garantisiz demiryolu imtiyazı vermek hükümet adına kazançlı bir yol olarak görülüyordu. Ancak kilometre garantisi yerine hattın her iki tarafındaki madenlerin verilmesi mebuslar tarafından çok tartışılacak bir konu olacaktı.

2.2.2. Chester Projesi Meclis-i Mebusan'da

Glasgow'un önerisi Meclis-i Mebusan'a geldiği zaman diğer bir Amerikan grubunun önerisi de aynı oturumda ele alınmıştı. Nafia Nazırı ile Glasgow arasında başlayan görüşmeler sonunda varılan anlaşma sadarete gönderilmiş ve oradan da Nafia Encümeni'ne havale edilmişti. Kanun tasarısı meclise geldiği zaman, tasarıyı inceleyen Nafia Encümeni'nin mazbatası da meclise sunulmuştu.¹⁴⁵ Meclise sunulan Nafia Encümeni mazbatasında, Glasgow'un önerisinden daha iyi şartlar sunan bir öneri olduğu belirtilmişti.¹⁴⁶ Bu önerinin sahibi Amiral Colby Mitchell Chester'in oğlu Arthur Chester idi.¹⁴⁷ Daha önce belirttiğimiz üzere bu öneri bazı noktalar itibariyle Glasgow'un önerisinden daha uygundu. Ancak Chester'in sunduğu bir öneri vardı ki bu, Nafia Nazırı ve bazı mebuslar arasında bir tartışma çıkmasına sebep olmuştu. Bu öneri de maden konusunda olduğu gibi, Chester Projesi'yle ilgili görüşmeler sürdükçe tartışılmaya devam etmişti. Bahsettiğimiz konu, Chester'in demiryolu hatlarını geniş hat olarak yapmayı önermesinden kaynaklanıyordu. Bu konuyu da detaylıca inceleyecek olduğumuzdan burada sadece Chester Projesi'nin ve

bakıldı. Bendeniz Avrupa'da olduğum zaman denilmiş ki bir kerre dahi ilan olunsun, belki daha nafile şerait bulunur. Daha nafile şerait olamaz. Çünkü, üste para almak gibi olur. Bu da tabiidir ki kaabil değildir ve öyle bir şeye kimse yanaşmaz. Bu hat için bir müddet tayin olunmuştur, ihale-i katıyyesi için. Onun hitamını bekliyoruz. Bu, bizim için bir tecrübe oluyor. Bakalım başkaları da bu suretle nafile şerait verir mi, vermez mi? Bandırma-Soma hattından maada diğer bazı hatlar var... Keza Drama-Kavala hattı için de bila teminat muvaffak olduk. Bir iki tane daha var. Onları da bila teminat yaptırmağa muvaffak olduk ve Maliye Nezareti'ne müracaat etmeden işi bitirdik.” Bkz., a.g.c., s.598-599.

¹⁴⁵ Nafia Encümeni'ne havale olunan kanun tasarısı 15 Ağustos 1909 tarihinde encümence incelenmişti. Bkz., a.g.c., s.592.

¹⁴⁶ “... gerek Hükümet namına müteahhit sıfatıyla ve gerek şirket namına imtiyaz itası suretiyle talip olduğunu istida etmiş olan Amerika Umuru Maliye Sendikaları Reisi Mister Mur namına Mister Artur Hişer (Arthur Chester) tarafından layiha-i mezkurede münderiç hututun inşa ve işletilmesi imtiyazının kendisine itası için dermeyeran edilen şeraiti atıye menafii millet ve devlete daha muvafık görünmüştür.” Bkz., a.g.c., s.593.

¹⁴⁷ Arthur Chester, Osmanlı hükümeti ile demiryollarının inşası ve madenlerin işletilmesine ilişkin görüşmeleri yürütmek için İstanbul'daydı. Bkz., Can, a.g.e., ss.116-121.

Chester'ın geniş hat yapma önerisinin Meclis-i Mebusan'da nasıl karşılandığına değineceğiz.

Doğu Anadolu'da yapılması düşünülen demiryollarının kilometre garantisiz olması Osmanlı maliyesini demiryolu yapımından dolayı meydana gelecek ek bir yükten kurtarıyordu. Bunun yanında, demiryolunun hatlarının geniş olarak inşa edilmesinin önerilmesi Chester ile ilgili ilginç diyalogların meydana gelmesine neden olmuştu. Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi, Glasgow'un önerisi hakkında izahat verirken başka bir talibin daha olduğunu doğrulamış ancak bu önerinin ciddi olmadığı kanısında olduğunu belirtmişti. Bu kaniya sebep olan ise Chester'ın geniş hat önerisidir. Nazır açıkça, "*Büyük hat yapalım dediği içindir ki zannederim o zatın teklifi ciddi değil.*" diyordu.¹⁴⁸ Nazır Bey'e göre, demiryolu yapılacak bölgenin dağlık olması dolayısıyla çok masrafa sebep olacak bu da projenin kısa zamanda sonuçsuz kalmasına neden olacaktı.¹⁴⁹ Geniş hatla dar hat arasındaki maliyet farkına değinen Nafia Nazırı, sözü edilen demiryolunun dar hatla 20 milyon, geniş hatla 40 milyon lira civarında bir fiyata yapılabileceğine değinmişti. Noradunkyan Efendi'nin sözünü bitirirken Chester hakkında yaptığı yorum, üzerinde gerçekten düşünülmesi gereken bir içerikteydi. Mademki yabancı sermayeye karşı çıkılmamış ve bu demiryolu inşasının yabancı sermaye ile yapılmasına karar verilmişti, o zaman yapılacak en mantıklı hareket en iyi şartlar sunan teklifi değerlendirmeye almaktır. Görünürde en iyi şartları sunarak demiryolunu yapmayı taahhüt eden bir girişimciye, Nafia Nazırı konumunda birinin "*Otuz kırk milyon liralık işe girecek adamın aklından ben bir parça şüpheleniyorum.*" şeklinde bir yorum yapması hoş karşılanmayacak bir durumdu.¹⁵⁰ Nazırın bu sözlerine tepki gelmesi gecikmedi. Yabancı yatırımına ihtiyaç duyulduğunu belirten Hüseyin Cahit, bu tür sözlerle mi yatırımcıların teşvik edileceğini söylemekteydi. Bayındırlık

¹⁴⁸ A.g.c., s.600. Üsküp Mebusu Necip Draga Bey de daha sonraki bir oturumda hükümetin bu öneriyi ciddi bulmadığını belirtiyordu: "*Hükümetin şu melekesine (demiryolu hattının inşasının ve diğer masraflarının ne kadar olacağını bilmesine) göre, bu şimendifer hattı, az para ile geniş olarak yapılmaz ve o kadar çok para yalnız madenlerle de temin edilemez. Yani hiçbir ciddi şirket, yalnız madenleri almakla kanaat ederek bu şimendiferi yapamaz.*" Bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.231-232.

¹⁴⁹ Noradunkyan Efendi: "*Bugün tek mil o tarafta gezenler bize diyorlar ki oraları tek mil dağlıktır. O kadar köprüler, o kadar tüneller, o kadar çıkıntılar varmış ki pek çok masrafa muhtaç imiş. Şimdi böyle bir memlekette şimendifer dar hatla yapılacak olursa az masrafla ve kolay olur ve çabuk hitama erer. Yoksa öyle geniş yapalım diye ortaya çıkılırsa yarı yolda kalınır ve iş yürümez.*" Bkz., **MMZC**, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.601.

¹⁵⁰ A.g.c., s.601.

işlerinden sorumlu bir nazırın ağzından böyle bir söz çıkması ise Hüseyin Cahit'e göre kabul edilemezdi. Nazır Bey ise sözlerinin arkasındaydı: "*Hüseyin Cahit Bey (İstanbul): ...bize nafi bir şart teklif eden sermayedarlar hakkında bunun aklında(n) şüphem var, şuurunda hanel var diyor. Sermayedararı böyle mi teşvik edeceğiz? Hakikati hal rakipleri teşvik etmek, menfaat-i memleketi düşünüp de hangi şart daha nafi ise onu kabul etmektir. Yoksa, bizim nefimize (yararımıza) muvafık şerait dermeyen eden sermayedararı hiffetle (akılsızlıkla) itham etmek değildir.*

Kirkor Zöhrap Efendi (İstanbul): Hükümetin şerefini tehlikeye koyamayız.

Hüseyin Cahit Bey (Devamla): O mecmuane sözünü ben, siz söyleyebilirsiniz. Fakat Nafia Nazırı söyleyemez. Çünkü hükümet namına söylüyor...

*Gabriyel Efendi (Nafia ve Ticaret Nazırı): Kırk milyon liralık iş yapacağım, onun mukabilinde karşılık istemem diyen adam mecnundur.”¹⁵¹ Hüseyin Cahit, Noradunkyan Efendi'nin sözlerine ilişkin eleştirilerine devam etmiş ve nazırın hatalı davrandığını ortaya koymaya çalışmıştı. Bu sırada Erzurum Mebusu Ohannes Varteks Efendi¹⁵², Hüseyin Cahit'e Nazır Bey ile arasında özel bir mevzu varsa bunun meclise taşınmaması gerektiğini söylemişti.¹⁵³ Hüseyin Cahit eleştirilerini sürdürüyordu. Encümen'in meclise gönderdiği kararlar Nafia Nezareti'nin teklifi birbirine tersti. Ayrıca böyle bir demiryolu imtiyazı verilirken başka talimler aranmalıydı, "*Yani teminat akçesi vermeyerek hattın inşasına talip olanlar var mı, yok mu? Esas bunları aramaktır. Sen delisin git, sen akılsızsın git, sen bilmem nesin git demeyeceğiz. Bunları arayacağız, ilan edeceğiz. Ciddiyet arayacağım, ciddiyetini bize ispat etmezse şayanı kabul değildir diyeceğiz. Fakat biz bunu kendimiz yapmayacağız. Nafia Nezareti'nde heyeti fenniyye mevcuttur o yapacaktır.”¹⁵⁴ Hüseyin Cahit, Nafia Nazırı'nın bu hususlara dikkat etmeyip imtiyazın verilmesi için bütün yetkiyi kendi tekeline almaya çalıştığını söylüyordu. Ancak "*Encümen işi anlamış, menetmiş.”*ti ve Hüseyin Cahit'e göre bunu anlamak isteyen herkes anlayabilirdi.¹⁵⁵ Noradunkyan Efendi yapılan suçlamaların çok ağır olduğunu ve**

¹⁵¹ A.g.c., s.603.

¹⁵² Bkz., 1. bölüm, 223. dipnot.

¹⁵³ Daha sonra Noradunkyan'ın söylediklerini destekler bir tarzda, Erzurum Mebusu Ohannes Varteks Efendi Cahit Bey'e hitaben şöyle diyordu: "*Sizden bir okka gümüş istesem ve üç gün sonra ben size bir okka altın vereceğim dersem inanır mısınız? Bu o kabildendir.”* Bkz., a.g.c., s.604.

¹⁵⁴ A.g.c., s.604.

¹⁵⁵ A.g.c., s.605.

istifa beklentisinde olanların amaçlarına ulaşamayacaklarını kesin bir şekilde ifade etmişti.¹⁵⁶ Ancak bu görüşmeden kısa bir süre sonra yani Eylül ayı başında Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi görevinden istifa etti. Görevi devralan isim ise Hallaçyan Efendi idi.¹⁵⁷ 20 Ağustos 1909 tarihli Meclis-i Mebusan görüşmeleri bir karara bağlanamamıştı. Hüseyin Cahit'in değındiğı gibi en iyi şartların sunulduğu önerinin belirlenmesi Nafia Nezareti tarafından benimsendi ve yapılan 7 başvuru arasından Chester'ın projesi en şartlara sahip öneri olarak belirlendi.¹⁵⁸

2.2.3. Chester Projesi'nde Yapılan Değışiklikler

Demiryolu imtiyazını almaya hak kazanan Chester, projesinin hayata geçirilebilmesi için ön sözleşme hazırlıklarına girişmişti. Nafia Nezareti ile Chester arasında yapılan ön sözleşme 10 Mart 1910 tarihinde sadarete gönderilmişti.¹⁵⁹ Sadarete gönderilen sözleşmenin, buradan onaylanarak Meclis-i Mebusan'a sevki gecikmiş ve sözleşmenin bazı maddelerinde değışiklik yapılmıştı. Söz konusu değışikliğe ilk tepki 12 Şubat 1911 tarihinde gelmiş¹⁶⁰ ve daha sonra da bu değışiklik Meclis-i Mebusan'da tartışmalara neden olmuştu.

Meclis tartışmalarına geçmeden önce bu değışiklikle ilgili verilen bazı resmi yazılara bakmak tartışmaları daha anlaşılır kılacaktır. 19 Nisan 1911 tarihinde Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar Bey tarafından yazılan layihada bu değışiklik

¹⁵⁶ Noradunkyan Efendi: “Bir suiistimalden bahsolunuyor. Buna yalnız ufak bir cevap vereceğiz Bu, gayet ağır bir töhmettir. Nazır eğer suiistimal ediyorsa, her halde Meclisiniz tarafından yahut bir mahkeme tarafından suiistimal etmiş olduğu tahakkuk etmelidir... Efendileri bendeniz şahsıma ak muamelatı icabeden mahalde müdafaa etmeye muktedirim ve zannolunmasın ki böyle patırtularla istifa ederim. Katiyyen istifa etmem. (Bravo sadaları, alkışlar, gürültüler)” Nazır Bey'in konuşmasından sonra gelen tepkiler konu üzerinde meclisçe bir birlik sağlanamadığını da göstermektedir. Bkz., a.g.c., s.605.

¹⁵⁷ Hüseyin Cahit, “Yeni Nafia Nazırı”, **Tanin**, 11 Eylül 1909.

¹⁵⁸ Başvurular için bkz., Sadrazam ve Ticaret ve Nafia Vekili İbrahim Hakkı imzalı, 25 Nisan 1327 tarihli, “Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşası İle İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları”, **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.5-6.

¹⁵⁹ A.g.c., s.7.

¹⁶⁰ Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar imzalı, 6 Nisan 1327 tarihli, değışiklikle ilgili görüş bildiren Layiha için Bkz., a.g.c., s.1.

ile ilgili önemli bilgiler verilmektedir.¹⁶¹ Ahmet Muhtar Bey layihasında, sadarete gönderilen sözleşme üzerinde değişiklik yapılması üzerine bir muhtıra sunduğunu bildirmiş ve değişikliğin leh ve aleyhteki noktalarını açıklamıştı.¹⁶² Değişikliklerin çoğunu şirketin lehine gören Ahmet Muhtar Bey, bu değişiklikler hakkında kısaca şöyle diyordu: “*Hulasa: Tadilatın kaffesi (geneli) talibi imtiyazın lehindeki müsaadati mahsusadan (özel izinlerden) ibarettir. Geçen sene yapılan mukavele bazı mahaziri (mahzurları) ile beraber kabil-i kabul bir şekilde iken tadilatı maruza ile memleketin ahvali iktisadiyyesine menafii bir şekli mahsus almış olur.*”¹⁶³ Yapılan değişiklik Ahmet Muhtar Bey’e göre gereksizdi, “*Şayanı dikkat olan bir nokta vardır ki geçen sene tanzim ve talibi imtiyazca kabul olunan mukavelename gayr-ı kaabil-i icra bir şekilde edilir ise talib-i imtiyazın bunu kabul eylemesinden teşebbüsünün ademi ciddiyeti ve bilakis mukavele-i sabıkanın kabil-i kabul bir halde olduğu kabul edilir ise işbu tadilatın bilalüzum (lüzumsuz) yapıldığı tezahür eder.*” Ayrıca Ahmet Muhtar Bey’e göre bu değişikliğin diğer taliplere haber edilmesi durumunda daha iyi tekliflerin olacağı şüphesizdi.¹⁶⁴

Diğer bir resmi yazı, OADC tarafından sadarete gönderilen 4 Mayıs 1911 tarihli yazıydı.¹⁶⁵ Yapılan değişiklikler Nafia Nezareti Müsteşarı Hulusi Bey tarafından şirkete bildirilmiş ve bu yazı ile şirket değişikliklere ilişkin cevabını vermişti. Cevapta, değişikliğin Meclis-i Vükelaca ve Harbiye Nezaretince olmak üzere iki kısım olduğu ve bunun askeri ciheti içine alan tarafının kabul edilebilir olduğu belirtilmişti. Asker sevkıyatında kullanılacak tren adeti ve sözleşmedeki iki-üç maddenin askeri menfaatlerin göz önüne alınarak yeniden düzenlenmesini içeren bu değişiklik şirket tarafından kabul edilebilirdi.¹⁶⁶ Ancak anlaşmanın mali yönlerine

¹⁶¹ A.g.c., ss.1-4.

¹⁶² Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar: “*Şarki Anadolu Demiryollarının inşa ve işletmesine dair Mister Cester ile devam eden müzakere neticesinde geçen sene ihzar edilmiş olan projenin tadiline teşebbüs olunması üzerine 30 Kanunusani sene 1326 tarihinde bir muhtıra takdim ve işbu muhtırada hututu mutasavvere-i mezkure tanzim olunan mukavelename ve şartnameye tevfikan inşa olduğu takdirde memleket için hasıl olacak menfaat ve mazarrat arz ve izah edilmiş idi. İşbu layiha ile de Nafia ve Orman ve Maadin Nezaretlerince ahiren icra edilmiş olan tadilat ve tetkik ve eski mukavele şartname ile mukayese olunarak tadilatı mezkure-i ahirenin faydeli ve zararlı olan cihetleri ayrı ayrı arzu beyan olunur.*” Bkz., a.g.c., s.1.

¹⁶³ A.g.c., s.4.

¹⁶⁴ A.g.c., s.4.

¹⁶⁵ “*Amerikan Otoman Developman Kumpanyası Vekilleri Kolet ve Çester tarafından 21 Nisan sene 1327 tarihli Huzuru Sami Cenabı Sadaret Penahiye*” ibareli yazı için bkz., a.g.c., s.9.

¹⁶⁶ Askeri açıdan düzenlenmesi istenen değişiklikleri bildiren Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa imzalı layiha için bkz., a.g.c., s.8-9.

ilişkin değişikliklerin şirket tarafından kabul edilemeyeceği belirtilmişti. “*Meclis-i Mahsus-u Vükelaca teklif buyurulan tadilat berminval maruzu cihet-i maliyyeye ait olması itibarı ile bunda şirketin hesabat-ı katiyye ve dakikaya müstenit olan mukarreratını (şirketin yapmış olduğu hesaba dayanan kararları) yeniden arz ve amik tetkik etmek (derinlemesine araştırmak) ve mukavele ve şartnamenin mevadd-ı sairesinde bunlara tekabül edecek tekalif-i cedide dermeyan eylemek lüzumu hissedilmektedir ki bu suretle gūzar olunacak (geçen) zaman bu işin bu senede Meclis-i Ali-i Mebusan’a yetişemeyerek akim (sonuçsuz) kalmasına sebep olacağı ve bu gibi masarif-ı cesime ihtiyarını istilzam eden hususatta sermayedarını senelerce intizarda bırakmak (bekletmek) bin netice mezkur demiryolu inşasına hasıl olan rağbeti büsbütün kesrile hızı fiile isaline (tamamlanmasına) mani teşkil edeceği cihetle bu babdaki tadilat -mezkur şimendiferin inşası arzu edildiği takdirde- ne Hükümet-i Osmaniyye’nin ne de şirketin maksat ve nokta-i nazarına muvafik düşmeyeceği aşikar olduğundan tadilat-ı mezkureyi kabulde mazeretimiz hüveydadır (bellidir).*”

Mahaza cihet-i askeriyeden vuku bulan teklifat sırf askeriye dolayısı ile siyasi hususata matuf (ilişkin) olabileceği itibarı ile tadilatı vakia mücerred cihet-i fenniyyeden bir kaç noktanın tadiline ve vakti seferde işletilecek askeri trenlerinin adedine münhasır bulunmak itibarı ile bu babda sermayedarının vuku bulacak itirazatına ecvibe-i muntıkıyye ve münasebe ile mukabele etmek (karşılama) kaabil olduğundan mesuliyeti deruhde ile tadilatı mezkureyi aynen kabul edebilmekte bir mahzur görmemekteyiz. Binaenaleyh, maruzatı salifemizin tetkik ve muvazenesi ile iki seneden beri sürüncemede kalmış olan şu işin mevi fiile vazı emrinde Meclis-i Mahsus-u Vükelaca dermeyan buyurulan tadilattan sarf-ı nazar olarak bunun yalnız cihet-i askeriyyece teklif olunan hususata hasrı (içine alma) ile iktifa (yeterli görme) ve bu suretle Hükümet-i Seniyye canibinden de teshilat-ı mahsusa (kolaylıkları) irae ve izhar (gösterme) ve bir iki gün zarfında cevab-ı kati itibar buyurulmasını istida eyleriz. Ol babda emri Ferman Hazreti Veliyy-ül emrindir.”¹⁶⁷

İbrahim Hakkı Paşa’nın 8 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan’a bir yazı sunmuştu. Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, Meclis-i Mebusan’a gönderdiği yazıda

¹⁶⁷ A.g.c., s.9.

Doğu Anadolu’da yapılacak demiryolu imtiyazına ve imtiyazın tarihçesine ilişkin bilgi verdikten sonra sözleşmedeki değişiklikler hakkında da açıklamalarda bulunmuştu. Hakkı Paşa bu sözleşmede değişiklik yapılmasını şu nedenlere bağlamıştı, “*Meclis-i Mahsus-u Vükelaca icra kılınan tetkikat neticesinde Mösyö Çester’in Makam-ı Sadarete takdim eylediği istidanamede hattın Diyarbekir’den Bahrisefit’e (Akdeniz’e) incek kısmının Süveydiye limanına isali (ulaşması) hususunda izhar edilmekte bulunduğu hattın Süveydiye’den inşasıyla Diyarbekir, Bağdat demiryoluna muvazi (paralel) bir hat vücuda getirilmesine muntika-i mezkure münakalatı (ulaştırma işleri) müsait olmaması itibariyle inşa edilecek Çester hattı sebebiyle münakalatın duçar-ı inkisam olarak mukaveleten Bağdat hattına verilecek teminat farkının tezayüdünden (artmasından) dolayı bilamucib (gereksiz yere) Hazine-i Devlet’in ızrarı (zarara uğraması) münasip ve hattın tarafeyninde ve yirmişer kilometre dahiline müsadif (rastlayan) ve gayet vasi (geniş) bir saha derunundaki maadini mekşufe ve gayri mekşufenin yirmi sene müddetle tahtı inhisarda kalması menafi-i memleket ve Hükümete muvafik olamayacağından ve alelhusus saha-i mezkureye müsadif petrol madenleri sebebi ile bazı Amerika turistlerinin (tröstlerinin) teşebbüsat-ı iktisadiyye ve ticariyye neticesi olarak taahhüt olunan hututun inşaatını duçar-ı tavik edilebileceğinden (engelleyebileceğinden) bu cihetlerin daha nafi ve emin bir mahiyete ircaı (sonraya bırakma) ve memurin ve müstahdeminden Amerika tabiyetinde bulunanlar hakkında ledelicap Mehakim-i Osmaniyyece (Osmanlı Mahkemelerince) icra edilecek muamelenin tayin ve ifası esbabı istikmal kılınmak üzere şirketin hususatı mesrudeye imalesi (söylenen hususlara uyması) tensip (uygun) olunmuş idi.”¹⁶⁸ Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, şirketin anlaşmanın mali yönlerine ilişkin değişiklikleri kabul etmemesi hatta bu değişiklik isteği devam ederse projenin sonuçsuz kalacağı tehdidinde aldırış etmemiş ve bu değişikliklerin kaçınılmaz olduğunu belirtmişti.¹⁶⁹*

8 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan’a sunulan bu tezkereden 5 gün sonra meclise gönderilen başka bir tezkere, “*Şarki Anadolu Demiryollarının suret-i*

¹⁶⁸ 25 Nisan 1327 tarihinde Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa tarafından Meclis-i Mebusan Riyaset-i Celilesine sunulan tezkere için bkz., a.g.c., ss.4-8.

¹⁶⁹ Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa: “...idare-i mezkurenin mütalaatına tevfiği hareket edildiği takdirde işin akim kalacağı derkar bulunmasına mebni anifülarz (az önce bildirilen) mukavele ve şartnamenin suver-u mesrude (söylenen suretler) dairesinde tadil ve tashihi zaruri görülmüş...” Bkz., a.g.c., s.8.

inşası ile işletilmesi hakkında muvafakat-ı tarafeyn (tarafların anlaşması)¹⁷⁰ ile icra edilen tadilatı havi (değişikliği içine alan) mukavelenamenin irsal kılındığına dair Sadaret tezkiresi” 15 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan’da okunmuştu.¹⁷¹ Nafia Encümeni’ne gönderilen Doğu Anadolu demiryollarının inşası ve işletilmesi ile ilgili mukavelename layihası 9 Haziran 1911 tarihinde tekrar Meclis-i Mebusan’a geldi.¹⁷²

Chester Projesi’nin tekrar Meclis-i Mebusan’a gelmesiyle birlikte değişiklik meselesi mebuslar tarafından ele alınmış ve değişiklik konusuyla ilgili önemli yorumlar ve eleştiriler yapılmıştı. Tartışmaların değişiklik yapılan maddeler üzerinde yoğunlaşmasına rağmen sadece değişikliğin kendisine ilişkin eleştiriler de yapılmıştı. Değişikliğe yönelik eleştirilerin temelinde, değişikliğin yapılma amacının sorgulanması yatıyordu. Şirket ile Nafia Nezareti arasında imzalanan sözleşme 10 Mart 1910 tarihinde sadarete gönderilmiş ve iş bundan sonra Mamuretülaziz Mebusu Asım Bey’e¹⁷³ göre gizemli bir hale gelmişti. Asım Bey, “*İşte ondan sonra biraz mesele esraralüd bir renk iktisap ediyor. Bu mukavele ne için oraya gittiği halde kabul edilmemiş ve ne için yeniden müzakereye lüzum görülmüş? Çester ile bu son*

¹⁷⁰ OADC tarafından sadarete gönderilen 4 Mayıs 1911 tarihli yazıda yukarıda değinildiği gibi değişikliklerin tamamı kabul edilmemiş olduğu halde Sadrazam, tarafların anlaştığı yönündeki bilgiyle birlikte konuyu Meclis-i Mebusan’a sunmuştu. Bkz., **MMZC**, C:6, D:1, İS:3, 16 Nisan 1327-7 Mayıs 1327, s.489. Hazırlanan kesin sözleşme metninin başında, Sadrazam ve Nafia Nazırı Vekili Hakkı Paşa, Orman ve Maadin ve Ziraat Nazırı Mavro Kordato ile Ottoman-American Development Company adına hareket eden Mösyö James W. Colt ve Mösyö Arthur Chester tarafından sözleşmenin kararlaştırıldığı yazmaktadır. Ancak sözleşmenin sonunda tarafların imzaları bulunmamaktadır. “*Şarki Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i Kati*” için bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, ss.11-19. Konuyla ilgili yapılan bir yüksek lisans tezinde sözleşmeye, Amerikan şirketi adına üç kişinin imza attığı belirtilmektedir. Bkz., Algül, a.g.t., s.46. İlk olarak, sözleşme metninin başında, şirket adına hareket eden bir temsilcinin adının, Mösyö Ceyms ve Kolt (James W. Colt) olarak Latin harflerine çevrilmesi araştırmacının burada üç kişi olduğunu sanmasına neden olmuştur. (Zabıt Cerideleri’nin çeşitli yerlerinde bu kişinin adı geçmesine rağmen, sadece burada adının arasına ‘ve’ konularak yazılmış bu da araştırmacının dikkatinden kaçmış ve temsilci sayısının üç olduğunu belirtmiştir.) İkinci olarak, sözleşmede imza atıldığını kanıtlayacak bir ibare yoktur ve sözleşmenin başında sadece, maddelerin taraflar arasında kararlaştırıldığı yazılıdır.

¹⁷¹ “*Meclis-i Mebusan Riyaseti Canibi Alisine Şarki Anadolu Demiryolları’nun sureti inşası ile işletilmesine dair ahiren cereyan eden müzakerat neticesinde muvafakat-ı tarafeyn ile icra edilen tadilatı havi tanzim kılman mukavelename ve şartname layihaları ve evrak-ı müteferriasi ve Ticaret ve Nafia Nezareti Celilesi’nin bu babdaki tezkeresi Meclis-i Vükela kararıyla leffen savb-ı alilerine irsal kılındı efendim.*

14 Cemaziyülevvel sene 1329 ve 30 Nisan sene 1327

Sadrazam

İbrahim Hakkı” Bkz., **MMZC**, C:6, D:1, İS:3, 16 Nisan 1327-7 Mayıs 1327, s.489.

¹⁷² **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.229.

¹⁷³ (Çötelizade) Asım Bey (1873-...): 1. dönem Mamuretülaziz (Elazığ) mebusudur. Türk ve müstakildir. İdarecilik ve Mahkeme-i İstinaf üyeliği yapmıştır. Rüştüye’de okumuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.374; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.275; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.475.

mukaveleyi intaç edecek (ortaya çıkaracak) mukavele kapıları ne için açılmış? Bu babda Sadaretin tezkeresinde gerçi bazı şeyler yazılıyor ise de mesele tamamıyla tavazzuh etmiyor. Müphem (belirsiz), gayri vazıh (açık-açıklayıcı olmayan) bir iki sebep gösteriliyor.” demektedir.¹⁷⁴ Asım Bey yukarıda değindiğimiz Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın sunduğu tezkereden bahsederek, tezkerede gösterilen değişiklik nedenlerini mercek altına alıyordu. Sadarettten sunulan tezkerede, değişikliğin nedenlerinden biri olarak gösterilen, Chester'ın hattın Diyarbakır'dan Akdeniz'e incek kısmının Süveydiye limanına bağlanması konusunda ısrar etmesi Asım Bey'e göre saçma ve dayanaksızdı. Çünkü, eski sözleşmede şirketin hattı Süveydiye'ye uzatması zaten hükümetin iznine bağlıydı.¹⁷⁵ Şirketin demiryolu hattının etrafındaki alanda sahip olduğu 20 senelik arama ve tasarruf hakkının 2 seneye indirilmesi de Asım Bey için çok önemli değildi. Bu değişiklik, geniş hattan vazgeçilip dar hat yapılmasına neden olamazdı.¹⁷⁶ Sivas-Harpur arasındaki demiryolu hattının projeden çıkarılmasını değişikliğin yapılmasının üçüncü nedeni olarak gösterildiğini söyleyen Asım Bey, en çok bu değişikliği eleştirmektedir. Çünkü burası hattın en önemli yerlerindendi ve yapımı da pahalıya mal olacak bu güzergahın Chester Projesi'nden çıkarılması hükümetin aleyhine bir durumdu.¹⁷⁷ Kısaca söylemek gerekirse Asım Bey, değişikliğin daha çok şirketin lehine olduğunu söyleyerek üstü kapalı da olsa bu değişikliğin gerçek sebebinin başka yerlerde aranması gerektiğini belirtiyordu: *“Bilmem ki bu kadar aleyhimize istihzar olunan (hazırlanan) bir mukavelenin kabulü cihetine temayül buyurulabilir mi, burasını pek anlayamıyorum... (gayet iyi şartlarla hazırlanmış eski sözleşmeyi) hiçbir sebebi makulü yok iken bozuyoruz. Gayet ağır şeraitle ve birçok muzır kuyudatla yeni muzır*

¹⁷⁴ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.245.

¹⁷⁵ A.g.c., s.245-246.

¹⁷⁶ Mamuretülaziz Mebusu Asım Bey: *“Esasen madenler için, bendeniz, böyle tülü müddet hakk-ı taharri (arama hakkı) verilmesinden korkmuyorum, varsın verilsin, arasınlar, işletsinler, ahali de çalışsın, her taraf istifade etsin. Ondan korkmadığım için böyle yirmi seneyi iki seneye tenzil etmekte (indirmekte) bir fayda tasavvur etmiyorum. Bilakis verilmeliydi, onlar da aramalıydılar ve çıkarmalıydılar. Bu yirmi senenin iki seneye indirilmesinden mütehasıl menafî, geniş hattın dar hatta tahvilinden hasıl olacak mühim bir farka tekabül edecek bir mahiyette görmüyorum; verilmeliydi.”* Bkz., a.g.c., s.246.

¹⁷⁷ Mamuretülaziz Mebusu Asım Bey: *“Harpur-Sivas arasındaki kısmı başka şirketlere yaptıracağımız için, bu kısımdan sarfinazar ettirdik deniyor. Burada zannedersen rüfekadan birisi izah ettiler ki, bu kısım yapılacak, hatların en mühim ve en meni (dağlık-geçit vermez) olan mevakiidir. Bu Çester projesinde gösterilen en müşkil (zor) kısımdır. Başka kısımlarda, mesela, Musul-Diyarbakir arasındaki yolların kilometresi seksen bin franga çıkarsa bu Harpur-Sivas kısmı yüzaltmış bine çıkar.”* A.g.c., s.246.

*bir mukavelename akdediyoruz. Bunu da tasdik edin diye Heyet-i Umumiyyeye sevkediyoruz.”*¹⁷⁸

Asım Bey’in açıklamalarında Ahmet Muhtar Bey tarafından yazılan layihanın etkisi olduğu anlaşılmaktaydı. Bu sebeple Asım Bey konuşmasını sürdürürken Van Mebusu Mehmet Tevfik Efendi’nin¹⁷⁹ “*Koca bir Kabine aldanıyor da, yalnız Muhtar Bey mi gözü açık oluyor?*” şeklindeki tepkisine Karahisar Şarki Mebusu Ömer Fevzi Efendi¹⁸⁰, “*Olabilir, Kabine aldanır da, Muhtar Bey aldanmaz.*” diyerek karşılık vermişti.¹⁸¹ Asım Bey son olarak, demiryolu yapımının büyük bir fayda sağlayacağını belirterek, demiryolunu kimin yaptığının önemli olmadığına değinmişti. Asım Bey’in karşı çıktığı nokta ise elde iyi şartlarla hazırlanmış bir sözleşme varken bunu değiştirilip şartlarının daha ağır bir hale getirilmesiydi.¹⁸²

Asım Bey’den sonra konu ile ilgili açıklama yapmak için sözü Nafia Müsteşarı Hulusi Bey aldı. Hulusi Bey hem mesele hakkında bilgi veriyor hem de Asım Bey’in yaptığı eleştirileri yanıtlamaya çalışıyordu.¹⁸³ Hulusi Bey, yaptığı açıklamalar ile bütün mebusları ikna edememiş, bilakis değişikliği savunurken zor anlar yaşamıştı. Hattın Süveydiye limanına değil de Yumurtalık limanına bağlanması konusu açıldığında, bunun açıklamasını yapmak yine Hulusi Bey’e düşmüştü. Değişiklik sonucu hat Yumurtalık limanına bağlanacak ve hattın dar değil de geniş olarak yapılması durumunda hükümetin aradaki masraf farkını karşılaması hükümetin mali bir yükümlülük altına girmesine neden olacaktı. Ancak değişiklikten önce böyle bir sorun yoktu. Şirketin lehine olan bu değişikliğin nedenini savunmakta

¹⁷⁸ A.g.c., s.247.

¹⁷⁹ (Timurcuzade) Mehmet Tevfik Efendi (1862-1930): 1. dönemde Van mebusu olan Mehmet Tevfik Efendi, Türk ve müstakildir. Eşraf ve dil bilginidir. Van Belediye Başkanlığı yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.377; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.278; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.385.

¹⁸⁰ (Çengelzade) Ömer Fevzi Efendi: 1. dönem (Rustow-Ahmad’da 1. ve 2. dönem) Karahisar Şarki (Şebinkarahisar) mebusudur. Türk ve Liberaldir. Hakimlik yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.375; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.277; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.530.

¹⁸¹ A.g.c., s.247.

¹⁸² Mamuretülaziz Mebusu Asım Bey: “...ister Çester Kumpanyası olsun, ister diğer bir şirket yapsın, memleketime şimendifer gelirse kendi nefsimde ait olmak üzere on kuruşluk bir malım varsa yüz kuruş edecektir. Yüz kuruşluk bir malım varsa bin kuruş edecektir. Bunu bildiğim halde, aleyhinde idare-i lisan ettim ve fikrim bu merkezdedir. Çünkü, sade kendi menfaatimi değil, her halde menfaat-i umumiyyeyi (herkesin menfaatini), menfaat-i hususiyeye (kendi menfaatime) tercih ederim. Onun için hulasat-ül hulasa (özetin özeti) arz edeyim ki, elde nafi şeraitle akdolanmış eski bir şimendifer mukavelesi var iken, bu ağır şeraitle yeniden bir iş altına girmeyi bendeniz muvafık-ı maslahat (uygun) görmüyorum. (Alkış)” Bkz., a.g.c., s.247.

¹⁸³ A.g.c., ss.248-251.

zorlanan Hulusi Bey'i Kütahya Mebusu Ahmet Ferit Bey¹⁸⁴ sıkıştırıyordu. Asım Bey'in eleştirilerini Hulusi Bey'e hatırlatan Ahmet Ferit Bey, değişikliğe dair de önemli yorumlarda bulunuyordu. "*Ahmet Ferit Bey (Kütahya): ...Şimdi Asım Bey diyor ki, 'ilk mukavelenamede, hükümet, ister Süveydiye'den itibaren, ister Yumurtalık'tan itibaren Çester'e hat inşa etmek üzere müsaade ita edecek ve bunların ikisi arasında hükümet muhtar bulunacaktır. Bu kayıt vardır' diyor. Var mıdır, yok mudur?*

Hulusi Bey (Devamla): Var.

Ahmet Ferit Bey (Kütahya): Pekala, bu kayıt mevcut olduktan sonra Asım Bey diyor ki, o halde mademki Yumurtalık'tan, hükümet ihtiyar ettiği halde, Çester inşa etmeye mecburdur ve madem ki oradan inşa ettiği halde büyük (geniş) hat yapmaya yine mecburdur. Zaten Yumurtalık'tan hattı yapmaya mecbur iken hükümet; 'hayır, ben sana birtakım tadilat yapacağım' diyerek bu meseleyi karmakarışık ettikten sonra, Çester'e 'Süveydiye'den yaparsanız bunlara razı olurum' suretinde bir mukavele yapmak mecburiyetini hasıl ediyor. hükümetin hiçbir mecburiyeti yok iken kendisi birtakım tadilat yapmak istiyor. Madem ki Yumurtalık'tan yaptırmak da hükümetin elindedir ve mademki yapılacak hattın teminat olmaksızın geniş hatlı olması yine Çester tarafından kabul edilmiştir, zannederim ki Müsteşar Bey'in beyanatı, buna cevap olmadı.

Ali Cenani Bey (Halep): Hatta Yumurtalık, bu meselede esastır. Süveydiye hükümetin lehine olmak üzere bir kayıt konmuştur.

Hulusi Bey (Devamla): Pekala, onu da bendeniz kabul ederim. Ferit Bey'in dediği de doğru, Asım Bey'in dediği de doğru. Şimdi burada, mesele, Çester eski projeyi aynen kabul ediyor, lakin hükümet 20 sene müddetle inhisarı kabul etmiyor. Mademki mukavelenamenin bir maddesini deştiriyoruz, karşınızdaki, bir aksi teklif yapmaz mı? Onun yaptığı aksi teklifat meyanında hattın behemehal Süveydiye'den geçmesi şartını hükümet için mecburi koyuyor. Yani eski hakk-ı hıyarını mecburiyete tahvil edin diyor; mesele burada.”¹⁸⁵

¹⁸⁴ Bkz., 1. bölüm, 185. dipnot.

¹⁸⁵ A.g.c., s.250.

Meclis-i Mebusan'ın tatilinden sonraki oturumlarda söz alan Üsküp Mebusu Necip Draga Bey¹⁸⁶, konuşmasında, değişiklikler hakkında bilgi veriyordu. Necip Draga değişikliğin asıl nedeninin, belirlenen alan dahilinde şirketin haklarının 20 seneden 2 seneye indirilmesi olarak gösterildiğini söylüyordu. Bu nedenin sonucunda yapılan değişikliğin yerinde olup olmadığı ise Necip Draga tarafından mebusların takdirine bırakılmıştı, “*Şimdi Asıl sebep bu mu, bu değil mi, hükümetin bize göstermiş olduğu sebep budur. Bu sebep, bu dereceye kadar fedakarlığa yani hat geniş iken dar olacak kadar fedakarlığa değer mi, değmez mi? Bu sizin takdirinize aittir...*”¹⁸⁷

Şirketin madenler üzerindeki arama hakkının 20 seneden 2 seneye indirilmesi sözleşmenin değiştirilmesinin nedenlerinden biri olarak gösteriliyordu. Meclis-i Mebusan tartışmalarında bunun dışındaki nedenlerin üzerinde pek durulmamıştı. Neydi bu arama hakkı ve neden bu kadar önemliydi? Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, Meclis-i Mebusan'a sunduğu yazıda değişikliğin nedenlerinden biri olarak, hattın iki tarafındaki 20'şer kilometrelik alanda keşfedilmiş ve keşfedilmemiş madenleri 20 sene boyunca kendi tekeline almasını göstermişti. Böylece şirketin bir petrol madeni bulması durumunda Amerikan tröstlerinin siyasi ve iktisadi politikaları için bu madenleri işlevsiz bırakma gibi bir girişimleri olmayacaktı.¹⁸⁸ Karahisarı Sahip Mebusu Rıza Paşa¹⁸⁹, “*20 sene zarfında madenleri muattal (kullanılmaz) bırakmamak, daha doğrusu Amerika'da çıkan petrolere, rekabete mani olmak için bu kayıt her ihtimale karşı pek aladır.*” diyordu.¹⁹⁰ Önemli olan arama süresinin uzunluğu değil, 20 sene zarfında şirketin madenler üzerindeki egemenliği idi. Kastamonu Mebusu Ahmet Şükrü Efendi¹⁹¹, meselenin özünden uzak olarak şöyle diyordu: “*Şimdi, 20 senedir taharri etmek için 10 kişi ile teşebbüs etmek isterse, iki*

¹⁸⁶ Necip Draga (1867-1921): 1. dönem Üsküp mebusudur. Arnavut ve liberaldir. Mülkiyeyi bitirmiş ve kaymakamlık yapmıştır. Meclis-i Mebusan'da Nafia Encümeni Mazbata Muharrirliği yapmış ve aynı encümenin reisliğinde bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.356; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.266; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.465.

¹⁸⁷ **MMZC**, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.522.

¹⁸⁸ **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.7.

¹⁸⁹ Rıza Paşa (1845-1915): 1. ve 3. dönem Karahisarı Sahip (Afyon) mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Eşraf ve gazetecidir. Meclis-i Mebusan'da Orman ve Maadin Encümeni Mazbata Muharrirliği, Reisliği, Birinci Şube Reisliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.365; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.271; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.393.

¹⁹⁰ A.g.c., s.251.

¹⁹¹ Ahmet Şükrü Efendi (1873-1926): 1. dönemde (Rustow-Ahmad'da 1. ve 3. dönem) Kastamonu mebusu olan Ahmet Şükrü Efendi, Türk ve İttihatçıdır. Ulema, idareci, eğitimcidir ve bakanlık yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.366; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.272; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.422.

*senede 30 veya 40 kişi ile o işi göremez mi?”*¹⁹² Necip Draga Bey, hakk-ı inhisarın 20 sene süreyle şirkette kalmasından dolayı meselenin büyüdüğüne işaret etmişti.¹⁹³

Kütahya Mebusu Hasan Tahsin Efendi'nin¹⁹⁴ hesabına göre, 2 bin kilometre uzunluğundaki hattın her iki yanından 20'şer kilometre alındığı zaman 80 milyon dönüm arazi ediyordu.¹⁹⁵ Hasan Tahsin Efendi'ye göre, hükümetin verdiği karar yerindeydi. Hatta hükümet mesafeyi onar kilometreye indirse daha iyiydi. Van Mebusu Mehmet Tefik Efendi, ironik bir şekilde bu söze karşılık veriyordu: *“Babasının hayrına yapsaydı daha iyi olurdu.”*¹⁹⁶

Kirkor Zöhrap Efendi, Chester'in amacının sadece maden olmadığını, öyle olsa bunu başka türlü de yapabileceğini belirtiyordu. *“Fakat bilmiş olunuz ki, o hakk-ı taharriyi Çesterin bizden almağa hiçbir mecburiyeti yoktu, o hakk-ı taharri, her ferdi Osmaniye, her ferdi ecnebiye bizim Maden Kanunumuzla verilmiş bir selahiyyettir.”* diyen Zöhrap Efendi, Chester'in 40 paralık bir dilekçe vererek iki sene süreyle istediği yerde maden araması yapabileceğini söylüyordu. Zöhrap Efendi konuşmasının devamında Chester'in bu imtiyaz talebiyle sanki bir lütuf göstermiş olduğu izlenimini yaratmaya çalışıyordu: *“Ben, Mösyö Çester'in yerinde olsam ne yapardım, Meclis-i Mebusan'ın ve hükümetin semahatına (cömertliğine) dehalet edecek yerde, o 1.500 kilometrelik yeri, mesela beheri 50 kilometrelik birtakım taksimata ayırır idim ve o miktar, arzuhal vermek suretiyle nezaretten yahut ait olduğu vilayetlerden taharri ruhsatı istihsal eder cebime kordum. O vakit Meclis-i Mebusan bana ne vermiş olacaktı, size sorarım?”*¹⁹⁷ Serfice Mebusu Boşo Efendi¹⁹⁸,

¹⁹² MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.525.

¹⁹³ A.g.c., s.525.

¹⁹⁴ (Zeytunzade) Hasan Tahsin Efendi (1861-...): 1. dönem Kütahya mebusudur. Türk ve müstakildir. Eşraf ve çiftçidir. Rustow-Ahmad'ın makalesinde İktisat profesörü Hasan Tahsin (Ayni) olarak kaydedilmiştir. Bkz., Demir, a.g.e., s.365; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.271; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.397.

¹⁹⁵ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.233.

¹⁹⁶ A.g.c., s.233.

¹⁹⁷ A.g.c., s.240.

¹⁹⁸ Yorgo Boşo (Yorgo Bousios Anderya) Efendi (1876-1929): 1. dönem Serfice mebusudur. Rum ve sosyalisttir. Toprak sahibi ve sanayicidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.356; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.266; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.498; Boura, a.g.m., s.28. Hüseyin Cahit Yalçın Boşo Efendi hakkında şu ağır ithaflarda bulunuyordu: *“...ilk mecliste, Serfiçe'nin Rum mebusu Buşo tamamen bir domuza benzerdi. Kaim ve kısa ensesi, ileriye doğru uzanan suratı ve dudakları ile gözümüzün önünde tıpkı o hayvanı canlandırıyordu.*

İstanbul'un Karamanlı mebusu eski çelebi Kozmide ile aralarında ne büyük bir fark! Kozmide bir Babiali efendisi gibi güler yüzle ve riyakarane sözlerle vatanın mezarını kazmaya alttan alta uğraşırken o, Makedonya dağlarında bomba atan bir eşkiya gibi, Millet Meclisi kürsüsünden

konunun Zöhrap Efendi'nin belirttiği kadar kolay ve sadece yeni bulunacak madenlerin söz konusu olmadığını söylüyordu: “*Demin Zöhrap Efendi hiçbir şey vermiyoruz, zaten Çester her bir Osmanlının yapabildiği gibi kırkar para arzuhal ile mütaharri ruhsatnamesini alabilir. Peki madem ki öyledir haydi kaldıralım, burada bu mesele hiç mevzubahis olmasın; fakat diğer Osmanlılar gibi istediği kazalar da 80-100 istida vererek taharriyata devam etmeye razı mıdır? Eğer razı ise bugün bunu mevzubahis etmeyelim ve ortadan kaldıralım; fakat iş orada değil. Henüz mekşuf olmayan madenleri taharri etmekle, ileride yeni madenler, yeni menbalar meydana çıkarmak değil, hazır olan Osmanlıların hazırladıkları ve elyevm işledikleri madenleri zaptetmek meselesidir. Meydanda başka bir şey yok.*”¹⁹⁹

22 Kasım 1911 tarihli oturumda söz alan Hulusi değişiklikle ilgili son yorumunu yapıyordu. Artık Nafia Müsteşarı sıfatıyla değil Nafia Nazırı sıfatıyla söz alan Hulusi Bey²⁰⁰, yapılan değişikliğin keyfi bir uygulama ile değil, bir zorunluluk sonucunda olduğunu belirtmişti.²⁰¹ Şirketin belirlenen alanda sahip olduğu 20 senelik arama ve tasarruf hakkının 2 seneye indirilmesi, değişiklikle birlikte şirkete sağlanan avantajlara değecek kadar önemli miydi? 20 senenin 2 seneye indirilmesi meselesi değişikliğin görünürdeki asıl nedeni olarak ortaya çıkıyordu. Fakat gerçekten de değişikliğin asıl sebebi bu muydu?

*düşmanlığını ilan ederdi. Açık, belli, dümdüz bir düşmandı. Şahsi hiçbir emel ve ihtiras peşinde koşmadığı belli idi. Sizden bir memuriyet istemiyordu. Filan dairedeki filan işi için kolaylık beklemiyordu. Bazı akrabalarını ve dostlarını hallerine mütenasip memuriyetlere kayırmanız için de rica etmiyordu. O, sizin yalnız canınızı almak isteyen bir siyasi düşmandı. Onun da ideali vardı. Ve bu ideal, maatteessüf, Türklüğün hayat hakkı ile taban tabana zıt bulunuyordu.” Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, s.127*

¹⁹⁹ A.g.c., s.253.

²⁰⁰ Hulusi Bey, 5 Temmuz 1911 tarihinde Nafia Nazırı olmuştu. Bkz., Mehmetefendioğlu, a.g.t., s131.

²⁰¹ Nafia Nazırı Hulusi Bey: “...bu tadilatı Necip Bey izah etmedikleri için, olabilir ki, sabık (eski) kabinenin aklına öyle geldi, öyle yaptı gibi bir fikir hasıl olur. Bu tadilatı yapmasının esbabı (sebepleri), şimdi arz ettiğim sebeplerden dolayı değildir, tadilatı muhikkadır. Yoksa, öyle keyfe mettefak (keyfekeder) yapılmış tadilat değildir, tadilatı muhikkadır. Tabii, o zaman ben kabinede dahil olmadığım için, bunu sırf kendi nefsimine olarak söylemiyorum, yani hakikat budur. Maksat, hakikati bilmekliğimizdir.” Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.27.

2.2.4. Değişikliğe Karşı Alternatif Bir Öneri

Maddeleri üzerinde yapılan değişikliğin ardından Meclis-i Mebusan'a gönderilen mukavelename layihası, Nafia Encümenine havale edilmişti. 24 Mayıs 1911 tarihinde Nafia Encümeni tarafından kabul edilen kanun maddesi²⁰² ile mukavelename tekrar Meclis-i Mebusan'a gönderilmişti. Meclis-i Mebusan'a gönderilmeden önce kanun maddesine encümen üyelerinden Halep Mebusu Ali Cenani Bey²⁰³ karşı çıkmış ve bu muhalefetini açıklayan bir gerekçe sunmuştu.²⁰⁴ Ali Cenani Bey, gerekçesinde Osmanlı demiryollarının ortasında yapılacak bir demiryolu hattının, diğer hatlara bağlanmasına engel olacağından dolayı, dar hat olmasını eleştirmişti. Bu demiryolu dar hat yapılırsa, hattın diğer hatlarla bağlandığı noktalarda ulaşım açısından hem zaman kaybına hem de fazla masraf yapılmasına neden olacaktı. Hattın 25 seneye kadar Bağdat hattına bağlanamaması siyasi ve iktisadi açıdan zararlıydı. Sivas-Harput ve Tatvan-Van bağlantılarının yapımının sözleşmedeki değişiklik sonucunda şirkete verilmemesi hükümetin aleyhineydi. Demiryolunun geniş hat olarak yapılması durumunda hükümete ek bir masraf açılacaktı. Ali Cenani Bey, eleştirdiği bu duruma karşı gerekçesinde bir öneri sunmaktaydı. Proje dahilinden çıkarılan hatlarla (Tatvan-Van, Sivas-Harput) birlikte kalan kısmın geniş hat olarak tamamlanması (Yaklaşık 520 km çıkmış ve geriye 1340 km kalmıştır). Ali Cenani Bey'e göre, 15 milyon liradır. Geniş hat olduğu için bunun da üçte biri, şirkete avans olarak ödenecektir. Ali Cenani Bey, imtiyaz olarak

²⁰² “*Madde-i Münferide-i Kanuniyye*

*Harput'tan bed ile Ergani Diyarbekir ve Bitlis'ten bilmurur Van Gölü'nün şimal ve cenup cihetini takiben Van'a yahut bir guna imtiyaz inhisar-ı mutazammun olmayarak Van Gölü'nde seyrisefain icrasına selahiyeti olmak şartı ile Van Gölü'ne ve keزالik Harput'tan ayrılarak Ceyhun Vadisini takiben Yumurtalık'a ve Harput-Van hattının tayin edilecek bir noktasından bed ile Musul ve Kerkük'ten Süleymaniye'ye müntehi olmak ve hattın tarafeyninde yirmişer kilometrelik arazi dahilinde maden nizamnamesine tevfikan iki sene müddetle maden taharrisi için ruhsatname ita olunmak ve maadini mekşufe hakkında mukavele-i katiyyenin maadine müteallik ahkamına tevfik-i muamele edilmek üzere şebeke-i hadidiyyenin merbut mukavele-i ibtidaiyye ve katiyye ve şartname dairesinde inşası ve işlettilmesi imtiyazının (Otoman-Amerikan Develöpman) şirketi nam ve hesabına hareket eden Mösyö Ceymis V. Kolt ve Mösyö Artur T. Cester'e itasına Nafia Nezareti mezundur.” Encümen üyelerinin imzalarını taşıyan, 11 Mayıs 1327 tarihli belge için bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, ss.29-33.*

²⁰³ Ali Cenani Bey (1872-1934): 1. ve 2. dönem Halep mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Eşraf ve toprak sahibidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.378; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.276,279.

²⁰⁴ Şarkı Anadolu demiryolları hakkında Meclis-i Mebusan ve Nafia Encümeni azasından Halep Mebusu Cenani Bey'in esbabı muhalefeti, için bkz., a.g.c., ss.33-35.

verilmesi düşünölen demiryolunun güzergahındaki en önemli bölümün 360 kilometrelik Harput-Ergani-Diyarbakır-Bitlis-Tatvan hattı olduğunu belirtir. 100-120 kilometrelik bir şube hattıyla bu hattın Bağdat demiryoluna bağlanması sağlandığında, yaklaşık 500 kilometrelik bu hattın şirkete verilecek para ile yapılması mümkündü.²⁰⁵ Şirkete verilecek para karşılığında demiryolunun belirtilen kısmının devlet tarafından yapılacağını savunan Ali Cenani Bey'e göre madenleri de kurtarmış olacaktır. Buradaki madenleri karşılık göstererek alınacak borç para ile de diğer hatlar yapılabilirdi.²⁰⁶

Ali Cenani Bey'in görüşü Meclis-i Mebusan'da yankısını bulmuştu. Meclisin 1911 yılında tatile girmeden hemen önceki görüşmelerinde Şam Mebusu Hasan Rüştü Bey²⁰⁷, Ali Cenani Bey'in itirazına katıldığını bildiriyordu.²⁰⁸ Ali Cenani Bey'in muhalefetiyle ilgili tartışma yeni yasama döneminde gündeme gelmişti. Ali Cenani Bey, mecliste kendi görüşünü savunuyordu. Chester'a verilecek para ile lazım olan hatların yapılabileceğini savunan Ali Cenani Bey'e "*Para nerede? Yol yapamıyoruz*" diyerek Manastır Mebusu Vasıf Efendi²⁰⁹ karşı çıkmıştı.²¹⁰ Ali Cenani

²⁰⁵ "Bu hutut meyanında birinci derecede haizi ehemmiyyet olan hat Harput-Ergani-Diyarbakır-Bitlis-Tatvan kısmıdır ki tulü takriben üç yüz altmış kilometre olup Anadolu Vilayatını Bahri Siyaha rapteder. Kezalik Bağdat Şimendiferi üzerinde vaki Halig istasyonundan Diyarbakır'e yüz yirmi kilometre tulünde bir şube inşa olunursa Anadolu Vilayati Suriye ve Irak'a raptedilmiş ve Anadolu için Bahr-i sefit'e bir mahreç (çıkış noktası) tedarik edilmiş olur. Şu iki hattın tulü (uzunluğu) dört yüz seksen nihayet beş yüz kilometre olup inşaatı kısmen vasat derecede bir masrafa ve kısmen de gayet kolay olduğundan dört milyon lira ile kabil-i inşa olacağı umumen teslim olunur." Bkz., a.g.c., s.34.

²⁰⁶ "Netice beş milyon lirayı Çester grubuna verip bütün madenleri teslim etmekten ise beş milyon lira ile arzettiğim birinci ve ikinci kısım hatları yaptırarak madenleri kurtarmış ve husus kıymet ve serveti müsellemler olan Elcezire petrol madenlerini hükümetin yedinde ibka eylemek (bırakmak) ve bu petrol madenlerini bugün mevcut bulunan müteaddid (çeşitli) tabiiiler meyanında bilmüzayede ihale ve bundan hasıl olacak menafi karşılık gösterilerek istikraz akdederek (borç alarak) memleketin muhtaç bulunduğu demiryollarını bize lazım olan şekil ve surette ve siyaseten ve iktisaden muktazi bulunan güzergahı takib etmek üzere elbette ve elbette hayır olur. Binaenaleyh, gayet dar bir zamanda isticalen (acele olarak) yazıp takdim ettiğim işbu layihada Çester Projesi'nin metni hususatında kanaati vicdaniye hasıl eden esbabı bütün tafsilatıyla arza vakit bulamadıkları için icap eden noktaları esnayı mütalaada arz etmek üzere bu kadarla iktifaya mecbur oldum." Bkz., a.g.c., s.35.

²⁰⁷ (Şem'azade) Hasan Rüştü Bey (1872-1916): 1. dönem Şam mebusu olan Hasan Rüştü Bey, Arap ve liberaldir. Eşraflık, idarecilik, Suriye İdare Meclis üyeliği, Meclis-i Mebusan'da Nafia Encümeni Mazbata Muharrirliği ve Zabıt Katipliği yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.380; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.280; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.551.

²⁰⁸ A.g.c., s.236.

²⁰⁹ (Mehmet) Vasıf Efendi (1848-...): 1. dönemde (Rustow-Ahmad'da 1. ve 2. dönem) Manastır mebusluğu yapan Vasıf Efendi, Arnavut ve liberaldir. Rüştüyede okumuş ve nüfus memurluğunda bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.356; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.267; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.493.

²¹⁰ **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.32.

Bey'in görüşünü eleştiren Necip Draga Bey, Nafia Nazırı Hulusi Bey'in açıklamalarını da Cenani Bey'in itirazıyla aynı gibi olduğunu söylüyordu.²¹¹

Yapılacak 1500 km. demiryolunun 500 km. haricinde kalan yolların çok da önemli olmadığı yönündeki açıklamalara karşılık Necip Draga Bey, buraların Afrika çölleri gibi olmadığını buralarda insanların yaşadığını ve devletin bu hatları yapmalarının yararlı olacağını belirtmiş ve konuşmasına şunları eklemiştir, “5 milyon ile 500 kilometreyi mi yapmalıdır yoksa 1500 kilometreyi mi yapmak daha iyidir?”²¹² Necip Draga'nın konuşması sırasından Cenani Bey'in beyanını destekleyenler de olmuştur.²¹³ Daha önceki meclis görüşmelerinde Necip Draga Bey, bu tekliften daha iyisi olamayacağını belirtmişti.²¹⁴

2.2.5. Madenler Konusu

20 Ağustos 1909 tarihinde Glasgow'un başvurusu sonucunda Meclis-i Mebusan'a sunulan sözleşme taslağına göre, demiryolu, hükümetten herhangi bir garanti (kilometre garantisi) istenmeden yapılacaktı. Glasgow'un önerisi meclise sunulduğu zaman Chester'in önerisi de meclise gelmiş ve Chester'in önerisinin bazı açılardan Glasgow'unkinden daha iyi olduğuna karar verilmişti. Teminatsız usul ile hattın her iki yanındaki 20'şer kilometrelik alandaki madenler karşılığında demiryolu yapımı kabul edilmişti. Madenler konusu, Glasgow'un önerisi Meclis-i Mebusan'a geldiği andan itibaren tartışmaların odağına oturmuştu ve Chester Projesi ile ilgili

²¹¹ A.g.c., s.52.

²¹² A.g.c., s.52.

²¹³ Tokat Mebusu İsmail Paşa, Ali Cenani Bey'in itirazı ve Chester'a verilecek para ile yolun bir kısmının devlet tarafından yapılması görüşüne, “*Ne doğru söz, kailinden Allah razı olsun.*” demiştir. A.g.c., s.52.

²¹⁴ İki gün önceki meclis görüşmelerinde Necip Draga Bey şunları söylüyordu: “...20 milyon lira para istikraz suretiyle ve gerek filhal bütçemizden bir milyon lira tefrik ederek terhin etmek suretiyle, yani karşılık göstermek suretiyle bunu yapmaya kıyam etmek yahut bilahare yapmaya talikan bunu reddetmek yapmamaklıkla muadildir (aynıdır). Bu böyledir. Binaenaleyh reddetme hasıl olacak netice, birinci suretle budur.

İkinci bir suret daha vardır, nedir? Böyle yapmayalım, şu madeni, tekrar karşılık göstererek daha ehven şeraitle şirket arayalım, eğer aranmamış olsaydı o vakit bunu demeye hakkımız olurdu, fakat bu tamamıyla aranmıştır, bundan da emin olunur ki Avrupa kıtasında böyle bir şirket bulamazsınız, bunu ancak Amerika'da bulursunuz. Çünkü gerek Rumeli, gerek Bağdat Hatları hep devlet parası ile yapılmışken, teminat akçesi ile inşa olunmuşken, etrafındaki maadinin imtiyazları da verilmiştir, hem bedava verilmiştir.” Bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.525

Meclis-i Mebusan görüşmeleri devam ettikçe madenler konusu da tartışılmaya devam etti.

Doğu Anadolu’da yapılacak olan demiryollarına ilişkin kesin sözleşmenin iki kısımdan oluşması ve ikinci kısmın tamamen madenlerle ilgili hükümlere ayrılması herhalde bu demiryolu imtiyazında madenlerin ne kadar önemli bir yer tuttuğunu göstermeye yeter.²¹⁵ Bu sözleşmenin madenlerle ilgili maddelerine göre imtiyazı alan şirket, demiryolu güzergahının her iki tarafındaki yirmişer kilometrelik alandaki ve Sivas ile Elazığ’daki (başka birine verilmiş olanlar hariç) bütün madenlere sahip olacaktı. Şirketin sahip olduğu bu hakkın içinde, sınırları belirlenen bölgedeki bütün keşfedilmiş ve terkedilmiş madenler vardı. Halihazırda işletilmeye devam eden madenler de böylece şirkete devrediliyordu. Bu madenler arasında hükümet tarafından işletilen/işletilmiş Ergani Madeni, Keban Madeni ve Gümüşhacı Köyü simli kurşun madeni de vardı.²¹⁶ 20 Kasım 1911 tarihli Meclis-i Mebusan görüşmesinde söz alan Orman ve Maadan ve Ziraat Nazırı Senabyan Efendi keşfedilmiş veya terkedilmiş madenler hakkında bilgi vermişti: “*Bazı maadin-i mekşufe, yahut daha doğrusu, hükümetçe işletilmekte olan veya bugün metruk bir halde bulunan maadin, kendilerine terk ediliyor. Bu maadin üçtür: Bir, Ergani Madeni. O Ergani Madeni’nden elyevm Hükümet-i Seniyye senevi vasati olarak 18 ile 20 bin lira arasında hasılat-ı safiye temin ediliyor. Yani oradan masarifin tenzilinden (çıkarılmasından) sonra 18-20 bin lira kadar bir hasılat oluyor, bunu alıyoruz... 10 bin tona kadar çıkıyor onun vasati yani 23-24 bin lira kadar masrafı oluyor; binaenaleyh, demek senevi 25 bin lira kadar bir masraf oluyor. Hasılat-ı*

²¹⁵ 53 maddelik “Şarki Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i Kati”nin 14 maddesi “Maadine Müteallik Ahkam Beyanındadır” isimli ikinci kısmında yer almaktadır. Bkz., MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, ss.11-19.

²¹⁶ 42. madde: “Hükümetçe işletilmiş olan maadinden Sivas vilayetinde kain Gümüşhacı Köyü simli kurşun madeni tarafı hükümetten sahibi imtiyaza terkedilmiştir. Bundan maada demiryolu güzergahının sureti katiyyede tayininden sonra güzergahın yemin ve yesarında (sağında ve solunda) yirmişer kilometrelik mıntika dahiline tesadüf edecek olan ve hükümetçe işletilmekte bulunan bilcümle maadin ile Sivas ve Mamüretülaziz vilayetleri dahilinde aharın hakk-ı müktesebi (kazanılmış hakkı) olmayan maadin-i mekşufe (keşfedilmiş) ve metruke (terkedilmiş) dahi şirkete terkedilecektir. Maadini mezkure ve ezcümle mezkur mıntika dahiline tesadüf eylediği veyahut bir şube hattıyla hattı asliyeye raptedildiği halde Ergani Madeni bilcümle mağaralar ile her türlü müdahaleden ve hukuku gayriden azade olarak sahibi imtiyaza teslim edilecektir. Ancak Ergani madenin merbut haritada hududu irae olunan Lam Mağarası diğerleri gibi hükümete ait ise de elyevm mezkur mağarayı küşad edenler yahut makamlarına kaim olanlar tarafından imal edilmekte ve ihraç olunan cevherin beher kovası on iki kuruş bedel mukabilinde madencilere furuht edilmekte bulunduğundan sahibi imtiyaz hakk-ı imal sahipleriyle uyuşmadığı halde bunların ihraç edecekleri cevheri bedeli mukarreri mezkur ile iştirak etmek hakkını haiz bulunacaktır.” Bkz. a.g.c., s.18.

gayr-ı safiye 40-50 bin lira raddesinde oluyor. Binaenaleyh, arz ettiğim gibi 18-20 bin lira raddesinde hasılat-ı safiye kalıyor onu hükümet alıyor... Bundan maada bir de Keban Madeni ile Gümüşhacıbey Madeni var ki, bunlar da mukavelename mucibince kendilerine veriliyor. Bu iki maden metruktür, vaktiyle hükümetçe işlettilmiş; fakat Keban Madeni 35 seneden beri, Gümüşhacı Madeni dahi 18 seneden beri terk edilmiş, işletilmiyor.”²¹⁷

Demiryolu yapımı için keşfedilmiş ve keşfedilmemiş madenlerin kullanım hakkının imtiyazı alan şirkete verilmesi konuyla ilgili Meclis-i Mebusan görüşmelerinde mebuslar arasında sürekli tartışılan bir konu olmuştu. Bir taraftan bu uygulamanın devletin yararına olduğu ve kabul edilmesi yönünde görüşler belirtilirken diğer taraftan milli kaynaklar üzerinde yabancı bir şirketin tam denetim kurmasının karşısında olanlar da vardı.

İstanbul Mebusu Pandelaki Kozmidi Efendi, Abdülhamit dönemi uygulamalarına benzettiği ve karşı çıktığı maden konusu hakkında şunları söylüyordu: *“Meclis-i Umumiye sorarım şimdi su suretle verdiğiniz tazminat ile terk ettiğimiz hukukun kıymeti nedir? Yahut kaç milyon lira veriyoruz? Çünkü şimdiye kadar keşfedilmiş ve şimdiden sonra keşfedilecek madenlerimizi veriyoruz. Bunların kıymeti yüz lira da olabilir yüz bin lira da olabilir. Bendeniz bilmem, fakat siz de bilmezsiniz. Peki, kıymetini bilmediğimiz halde buna rıza göstermek, verdiğimiz şeyin ne olduğunu bilmediğimiz halde onun verilmesine razı olmak öyle alel-ımya (körü körüne) muamele yapmaktır ki bu yolda mukarrerat ittihazı (kararların kabulü) belki İdare-i Müstebide zamanında (Abdülhamit idaresinde) kabil olabilirdi. Fakat her şeyi tetkik ederek her şeyin neticesine, hakikatine vakıf olarak karar ittihaz etmek esasını kabul etmemek İdare-i Meşruta ile kabili telif olamaz.”²¹⁸* Kozmidi Efendi, Ergani madenini örnek göstererek, hükümetin burada tamamen teşebbüste bulunmadığını köylüler tarafından ilkel yöntemlerle işletildiği halde bu madenin senelik 30 bin lira getirisi olduğunu belirtmişti. Kozmidi Efendi, yeraltı

²¹⁷ MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.529-530. Keban ve Ergani yöresindeki madencilik faaliyetleri hakkında geniş bilgi için bkz., Fahrettin Tızlak, **Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997. 18. ve 19. yüzyılda Ergani madeni ürünleri ve miktarları için bkz., Tızlak, a.g.e., ss.126-134. Ergani madenindeki 1850-1912 yılları arasındaki bakır üretim miktarları için bkz, Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.52.

²¹⁸ MMZC, C:6, D:1, İS:1, 18 Temmuz 1325-8 Ağustos 1325, s.595.

kaynaklarının zengin olduğunu anlatmaya çalışarak, “...ben olabilir ihtimaline tabi servetimi çıkarıp başkasına vermem kilometre teminatı vermek, bendenizin fikrimce daha enfa ve daha iyidir.” diyordu.²¹⁹ “Bu madenlerin bir tanesi on şimendifere değer.” diyen Ankara Mebusu Mehmet Talat Bey²²⁰ de madenlerin verilmesine karşı çıkıyordu.²²¹

Kozmidi Efendi'nin söylediklerine yanıt olarak söz alan İzmit Mebusu Ahmet Müfit Bey²²², “Madenlerin imtiyazını vermek demek, madenleri veyahut araziye kumpanyaya temlik etmek (mülk olarak vermek) değildir.” diyordu. Ahmet Müfit Bey'e göre toprağın altında kalan madenler kimseye yarar sağlamayacaktı.²²³ Maden işi bir piyangodur diyen Gabriyel Efendi, bunu her akıllı kumpanyanın yapamayacağını belirterek aslında yöntemin uygulandığı takdirde yararlı olabileceğini ima etmiş oluyordu.²²⁴

Chester'in önerdiği proje üzerinde yapılan değişiklikler sonucunda, kesin sözleşmenin onaylanması amacıyla Meclis-i Mebusan'a gönderildiği zaman, mebusların madenler karşılığında demiryolu yapılmasına ilişkin yorumları devam etmişti. Chester Projesi'nin önemli destekçilerinden Necip Draga Bey'e göre madenlerin verilmesi “*menafi-i müstelzim*”di.²²⁵ Neden böyle olduğunu Necip Draga Bey daha sonraki bir Meclis-i Mebusan görüşmesinde şöyle açıklıyor: “*Burada hatıra gelen bir şey var, o da madenleri ecnebilere vereceğimize tebaa-i Devlet-i Aliye'ye verelim, bu daha iyidir. Evet, daha iyidir ama, tebaa-i Osmaniyye bu kadar cesim maadini işletebilir mi? Onları işletmek için sermaye mefkuttur (yoktur). Orman ve Maadin Nezareti'ne müracaat ederseniz, orada birçok senelerden beri*

²¹⁹ A.g.c., s.596.

²²⁰ Bkz., 1. bölüm, 137. dipnot.

²²¹ A.g.c., s.604.

²²² Ahmet Müfit (Saner) Bey (1871-1949): 1. ve 2. dönem İzmit mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. İdarecilik yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.360; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.269; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.643.

²²³ A.g.c., s.597-598.

²²⁴ Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriyel Noradunkyan Efendi: “*Teklif güzel, fakat maden işleri o kadar karanlık iştir, o kadar kapalı bir iştir ki bir sene değil, beş sene, on sene, yirmi sene gider, taharri ederler, çalışırlar, bir çok masraflar ederler. Yüz kumpanya içinde doksani iflas eder. Muvaffak olamaz. Fakat yüzünün içinden on tanesi muvaffak olur.*

Muvaffak olduğu zaman fevkalade muvaffak olur, O tarzda muvaffak olur ki çıkaracağı aksiyon yüzde otuz, kırk misline çıkar. Bu piyango demektir. Bunu her akıllı kumpanya yapamaz. Zannetmeyiniz ki pek çok müşteriler bulunur da hepsi gelir, bu tarz muamelata iştirake girişir. Bunu hiç aklınıza getirmeyiniz. Yirmi milyon lira ortaya konulmak lazım gelince, gayet cesurane bir yürek olmalı ki esbabı sermaye o işin içine girsin.” Bkz., a.g.c., s.599.

²²⁵ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.232.

*milletçe müstedayat (izin isteyen) görürsünüz. Binlerce müstedayattan pek az miktarda maden işliyor; bunu bilmelisiniz. Binaenaleyh, bu maadinin işletmesi böyle cesim (büyük) ecnebi sermayelerine mütevakkıftır. Mösyö Çester, hiç şimendifer yapmamış olsaydı ve şu maadini, şu kadar sermaye ile işleyeceğini vaat ederek isteseydi, vermeyecek miydiniz? Elbetteki memleketimizin menafi-i iktizası (menafi-i müstelzim-gerekli menfaatler) olarak verecektik.”*²²⁶ Necip Draga Bey’e göre, bin beş yüz küsur kilometre demiryolu yapılması için madenlerin verilmesi kabul edilebilirdi. Karesi Mebusu İbrahim Vasfi Efendi²²⁷, “*O halde bu maden imtiyazı oluyor, şimendifer imtiyazı değil.*” diyordu.²²⁸ Necip Draga Bey’e göre, kendileri daha bir asır o madenleri yabancıların işlediği gibi işleyemeyecekti.²²⁹

Necip Draga Bey gibi Kirkor Zöhrap Efendi de Chester Projesi’nin önemli destekçilerinden biriydi. Üzerinde tartışılan konu Anadolu’nun yer altı zenginliğiyle ilgiliydi ve bu zenginlik Zöhrap Efendi’ye göre düşünüldüğü kadar çok değildi. Zöhrap Efendi, maden konusunun büyütüldüğü iddia ediyordu: “*Zöhrap Efendi (İstanbul): ...Efendiler, bizim serveti madeniyemiz küllidir. Çester gelip taharriyat yahut şimendifer hattı için tetkikat icra etmek vesilesiyle bizim serveti milliyemizde ne olduğunu tetkik edecek, sonra istediği gibi hareket eyleyecek.*

Bütün esrarı servetimize vakıf olacak gibi, bütün efkarı umumiyenin güya müttahiden teslim ettiği bu hususun hilafına olmak üzere ve gayet musırrane (ısrarla) diyeceğim ki, diğer memalikin arazisine nisbetle bizim arazimiz hiçbir vakit serveti madeniyye nokta-i nazarından onlara takaddüm etmez, onların kat kat madunundadır (altındadır). Bizim izzeti nefsimiz, her şeyde bizi hayale sevkettiği gibi, bu serveti madeniyye bahsinde bizi hayale sevk ediyor. Hiç serveti madeniyyemiz yoktur demem, fakat o zannolunduğu gibi ekilip yerden alınıp toplanacak kadar serveti madeniyye yoktur. Delil isterseniz...

İsmail Hakkı Bey (Gümülcine): Hükümde istical (acele) etme Zöhrap Efendi.

²²⁶ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.51.

²²⁷ İbrahim Vasfi Efendi (1861-...): Türk ve liberal olan İbrahim Vasfi Efendi, Karesi mebusluğu yapmıştır. Ulemadır, kadılık ve idarecilik görevinde bulunmuştur. 1919’da bakan. yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.364; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.271; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.657.

²²⁸ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.232

²²⁹ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.51-52.

Zöhrap Efendi (Devamla): Allah versin de yanılmış olayım. Delil isterseniz, bugün bu memlekette madencilik ile iştigal eden adamların perişanlığını size gösteririm. Ekserisi, hemen kaffesi iflas etmiştir. Bundan iki-üç sene evvel Maden Nezareti'nden bir istatistik tanzim edildi ve görüldü ki, birkaç bin maden imtiyazının neticesinde birtakım Osmanlıların içinde ya 1 kişi yahut 2 kişi nihayet 3 kişi payidar olmuş; 2-3 kişi esbab-ı istirahatını temin etmiş, üst tarafı nabedid (belirsiz) olmuş gitmiş.

...bir kere öyle, muhayyelemizde büyüttüğümüz altunları, mücevheratı Çester eğilip de yerden toplayacak suretindeki havali batılı kaldıralım. Sonra, bu hakkı taharriyi vermekle güya, fevkalade Çestere bir lütuf ediyoruz diye olan zannımızı da tashih edelim.”²³⁰

Pastırmacıyan Efendi'nin madenler konusunda belirttiği görüş Zöhrap Efendi'nin görüşüyle benzerdi. Pastırmacıyan Efendi de yeraltında gizli bir hazine olduğuna inanmıyor ve bu olasılığın gerçek olması durumunda ise bundan yine devletin karlı çıkacağını bildiriyordu: *“Onlar orada altın madeni bulacaklar da, güya memleketi zaptedeceklermiş. Keşke altın madeni bulsalar. Bu, hükümetin menfaatidir.”²³¹* Çünkü devlet çıkan madenler üzerinden vergi alacaktı.

Ergani Mebusu İbrahim Hakkı Efendi²³², mebusu bulunduğu bölgenin çıkarlarını düşünerek, şirkete verilen madenlerle ilgili hakkın ahali üzerinde olumsuz etkisi olacağına inanmaktaydı. Eğer sözleşme kabul edilirse işçi ve maden cevheri satış fiyatlarını etkileyecekti. Şirket orada işe başladıktan sonra cevher ocakları ve depolar işe yaramayacaktı. *“Şimdi, ahalinin 500 senelik bir hakk-ı imalini nezetmekle tabii cerihadar olacak kulub (yaralanacak kalpler), kulub-u mahallinin o elim cerihasına adeta toz serpercesine bir de 70-80 bin lira kıymetindeki cevher ocakları ile, depolarını istimlak etmeyerek ellerinde bırakmak doğrusu meşrutiyetin tecviz edeceği halattan olmasa gerekir. Anlamalı ki, bu madenlerden 40-50 bin nüfus istifade ediyor. Evet, bu şirket oralarda faaliyete başlarsa, bundan amele kısmı*

²³⁰ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.240-241.

²³¹ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.58.

²³² İbrahim Hakkı Efendi (1864-...): 1. dönemde Ergani mebusluğu yapan İsmail Hakkı Efendi, Türk ve müstakildir. Eşraftır ve idarecilik yapmıştır. Meclis-i İdare Başkatibi Niyaz Bey'in mebusluğu reddedilince 23 Mart 1909 da mebus seçildi. Mebusluğunu kesmek için bazı girişimlerde bulunmuş olmasına rağmen, yapılan iddialar geçerli sayılmamıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.373; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.276; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.334.

istifade edecektir, bu cihet doğrudur, fakat bir 'üstad' tabir edilen ustalar vardır ki, bunlar hayatlarının birçok senelerini bu madende geçirmişler, öyle bir sanat elde etmişlerdir. Tabii amelelik edemeyip işsiz ve aç kalacaklardır. Bir adam, bir araziyi üç sene bila ivaz (bedelsiz) tasarruf ederse hakkı karar-ı sabit oluyor. Gerçi bu düstur maden muamelatına kabili tatbik değildir, ancak 500 senelik bir hakk-ı imal de bilaivaz mezedilemez. Maden hiç olmazsa mukayyeden (sınırlı olarak) o şirkete verilmelidir.” Gümülcine Mebusu İsmail Hakkı Bey²³³ de İbrahim Hakkı Efendi'nin söylediklerini destekliyordu.²³⁴ İbrahim Hakkı Efendi, sözleşmenin ahaliyi etkileyecek kısımlarının değiştirilmesini önererek sözlerini noktalyordu.

İbrahim Hakkı Efendi, demiryolunun, geçtiği bölgelerin kalkınmasına önemli ölçüde fayda sağladığı bilinciyle olsa gerek projeye tam olarak karşı çıkmamıştı. İbrahim Hakkı Bey'in isteği, seçmenlerinin geleceğinin düşünülmesiydi. Bunun için yapılması gerekeni, Meclis-i Mebusan'ın 1911 yılındaki tatilinden sonraki görüşmelerde tekrar söz alan İbrahim Hakkı Efendi şöyle anlatıyordu: “...zaten ziraat ve ticaret gibi vesail-i taayyüş-ü istihsale (yaşam tarzı oluşturacak vesilelere) imkan olmayan o mevkide -ki, bütün taşlıktan ibarettir- otuz kırk bin nüfusu işsiz bırakmak zannedersen tecviz edilmez (uygun görülmez). Çünkü zulümdür. Peki, madeni tamamiyle ahaliye mi terkedelim? Hayır, bunlar bakır imali noktasından dört yüz seneden beri hükümete karşı, ne hak ve vaziyeti haiz işe, Kumpanya da bu hakka riayet eder ve kendi hesabına çıkaracağı cevherleri öyle Amerika'ya, şuraya buraya göndermeyerek, orada izabe ettirirse bu kısımdan velev bir dereceye kadar olsun maksad-ı madelet hasıl olur (adalet yerini bulur). Bunun için işte bir de takrir veriyorum.”²³⁵

²³³ İsmail Hakkı Bey (1877-9?-1945): 1. dönemde Gümülcine mebusu olan İsmail Hakkı Bey, Türk ve Liberaldir. İdareci ve avukattır. Meclis-i Mebusan'da Arzuhal, Dahili Nizamname Encümeni Reisliği ve Kanun-ı Esasi Encümeni Zabıt Katipliği yağımıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.357; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.268; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.344. Hüseyin Cahit Yalçın doğal olarak, onun hakkında pek de hoş şeyler söylemez: “İstanbul köpeklerine benzeyen Gümülcineli... Kapanmaz gözden saklanmaz kirliliği bir sıra dişleri vardı. Her lakırdı söyleyişinde ısıracak gibi bu ağız uzanır, yumruklar havaya kalkar, tatsız ve kalabalık bir ağızla hücumla başlardı. Yukarıdaki el düşen pantolonu düzeltmek ve çekmek için aşağı iner, beldeki kayış sıkıştırılır ve hücumu devam ederdi.” Bkz., Hüseyin Cahit Yalçın, **Tanıdıklarım**, s.128.

²³⁴ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.235-236.

²³⁵ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.33.

Demiryolunun geçeceği güzergahta bulunan Diyarbakır'ın mebusu olan Fevzi Bey²³⁶, ne olursa olsun demiryolunun bir an önce yapılması taraftarıydı. Geniş hat yapılması taraftarı olan Fevzi Bey, “Eğer bütçemiz müsait değilse yalnız yer altında, toprak altında kalmış madenleri teminat verilmek suretiyle dar olsun yapılmasını herhalde hiç yapılmamaktan daha iyi muvafıktır.” diyordu. İbrahim Hakkı Efendi'nin görüşlerinin tersini savunan Fevzi Bey'e göre buradan geçecek demiryolunun sayesinde halkın refahı artacaktı. Fevzi Bey'in açıklaması, İbrahim Hakkı Efendi'nin bu imtiyazın halkı olumsuz yönde etkileyeceği görüşlerine yönelik olduğuna kuşku yoktu: “...bendeniz de o vilayetin Mebusu olmak sıfatıyla biraz bilir ve maden ahvalinden anlarım. Maden ahalisinin ve amelelerin duçar oldukları fakr-u sefalet acınacak bir haldedir. Ergani kasabasının yekunu kadın ve erkek, çocuk beş bini tecavüz etmez. Bunlar umumiyetle madenci değildir yalnız 5-6 yüz ameledir. Buradan çıkan madenleri senelerden beri develerle, merkeplerle naklediyorlar, bundan ahali istifade edemiyor, bunu kabul etmekle emin olunuz ki, o civardaki fukarayı halkı himaye etmiş olacaksınız... madende hala Selim-i Salis (III. Selim) zamanından kalma su ile müteharrik körükler var, bu körükler Sultan Mahmut devrinden beri o kadar yamalanmış ki insan gördükçe müteessir oluyor. Bu, asırlardan kalma usul ile maden istihsalinde insan müteessir oluyor. Birtakım arkadaşlar bu madencileri toptan vermeyelim, bunlardan biz kendimiz istifade edelim dediler. Bu madenler böyle toprak altında durdukça onlardan hiçbir istifade hasıl olamayacaktır, emin olun. Bu madenlerde çalışacak ahalidir, Osmanlılardır. Bunu Amerika kumpanyası aldı ise, amelesini tabii Amerika'dan getirecek değildir. Amerikalılar buralara liralara dönecekler, bizim ahalimiz sermaye sahibi olacaklardır... oralardan geçecek bir şimendifer bu civarın hayat-ı ictimaiye (sosyal yaşamlarına) ve hayat-ı iktisadiyesine pek büyük faydalar verecektir.”²³⁷ Fevzi Efendi'nin madenlerden ahalinin istifade edemediğine işaret etmesine karşılık bir kez daha söz alan İbrahim Hakkı Efendi, bunun suçlusunun devlet olduğunu belirtmişti. Çünkü ahalinin zor şartlarda çıkardığı bakırı devlet rayiç fiyatın altında alıyordu.²³⁸

²³⁶ (Pirinççizade) Fevzi Bey (1878-1933): 1., 2. ve 3. dönem Diyarbakır mebusudur. Kürt ve İttihatçıdır. Milletvekili veren bir ailedendir. Eşraf ve toprak sahibidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.373; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.276.

²³⁷ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.238.

²³⁸ A.g.c., s.253.

Meselenin aslının yeni madenler çıkarmak değil keşfedilmiş madenlerin zaptedilmesi olduğunu söyleyen Serfice Mebusu Boşo Efendi, İbrahim Hakkı Efendi'nin sözlerini destekler nitelikte bölge halkının lehine beyanatta bulunuyordu. “...(maden sahipleri için) Biz ne hakla ve kimin malını kime vermekle hak kazanabiliriz? ...sizin madenleriniz buna mani oluyor, gelin siz vatan evladısınız sizin hakkınız neye baliğ oluyor ve tazminat makamında ne istiyorsunuz dedik mi? Evvela hükümet, onların hakkını vermeliydi. Ondan sonra tabii Çester’e Glaskov’a kimi isterse verir.”²³⁹ Boşo Efendi'nin sözlerine karşılık Orman ve Maadin ve Ziraat Nazırı Mavro Kordato Efendi, zaten Ergani madenlerinin çoğu devlete ait bu yüzden bir sorun yok diyordu. Ayrıca madenlere sahip olacak şirkette buradaki ahaliye eski haklarını devam ettirecekti.²⁴⁰

2.2.6. Demiryolunun Hat Genişliği

Doğu Anadolu’da demiryolu inşa edilmesine yönelik yapılan teklifler içinden Chester’in, demiryolunu geniş hat olarak yapmayı taahhüt etmesi, Chester’in teklifinin öne çıkmasına neden olan etkenlerden birisiydi. Glasgow’un ve diğer taliplerin tekliflerinin arasında demiryolunu geniş hat olarak yapma önerisi, Chester’in çılgınlıkla hitap edilmesine neden olacak kadar dikkat çekici bir unsurdur. Peki ama dar hatla geniş hat arasında ne gibi farklar vardı? Demiryolunun dar hat olarak inşa edilmesi durumunda raylar arasındaki mesafe yaklaşık 1 metre oluyordu. Geniş hatta ise bu mesafe 1.50 metreye kadar yükseliyordu. Osmanlı’da verilen demiryollu imtiyazları ise genelde geniş hat olarak veriliyordu. Dar hattın daha iyi olduğunu belirten Çınar Atay, dar hat ile geniş hattı şu sözlerle karşılaştırıyordu: “Osmanlıların her imtiyaz girişiminde ileri sürdükleri 144 cm.’lik açıklık isteği,

²³⁹ A.g.c., s.253.

²⁴⁰ Orman ve Maadin ve Ziraat Nazırı Mavro Kordato Efendi: “Bu Ergani madeni tamamıyla hükümetin madenidir ve kimsenin orada bir hakkı yoktur. Orada eskiden birçok mağaralar vardı, işletiyordu, bunlar bugün hep terk olunmuş ve adeta eseri de kalmamıştır. Yalnız bunlardan dört tane vardır, bunların üçünü vaktiyle hükümet satın almış, ahaliye işletmek için bunları müzayedeye koyuyor. Anlaşıyor ki kimsenin hakkı yoktur, Yalnız bir (Lam) mağarası kalıyor ki, o Lam mağarasında ahalinin hukuku tamamıyla temin olunuyor. Yani şimdiye kadar hükümet bunlara ne muamele ediyorsa hükümet makamına kaim olacak Şirket, aynı muamelede bulunacaktır. Yoksa, ahalinin hukuku zayi olmuyor, bu gibi şeyler yoktur.” Bkz., a.g.c., s.253.

demiryollarında Avrupa'da tecrübesizlik sonucu uygulanan bir ölçü idi ve sadece İngiltere'de kullanılıyordu. Bu açıklık, daha sonraları Almanya ve Avusturya'nın giriştikleri yatırımlar sonucu 100 cm.'ye indirildi. Özellikle dağlık ve engebelik araziler için geçerli olan bu açıklık, sadece Norveç'te kullanılıyordu. Batı Anadolu'ya çok benzeyen topografyaya sahip olan Sicilya'da da aynı açıklık geçerliydi. Diğer taraftan 144'lük açıklık ile 10 km. uzunluğunda yapılan bir demiryolu, 1 metre açıklıktaki 30 km.'lik demiryoluna eş değer oluyordu. Buradaki diğer ana etmenleri ise şu şekilde sıralayabiliriz: Çabuk yapım, tünellerde ve hafriyatta az masraf, düşük bakım gideri, yükleme ve boşaltmada kolaylıklar. Aynı şekilde sürat de etken bir unsur olarak devreye giriyordu. Dar açıklıkta çok rahat elde edilen 35 km/saat hız, Osmanlılarda yapılan diğer hatlarda 22 ile 32 km/saat dolayında idi.”²⁴¹ 20 yüzyılın başlarında özellikle, askeri amaçlı düşünülen demiryolları dar hat (1.05 m.), ticari amaçlı düşünülen demiryolları ise geniş hat (1.50 m.) yapılıyordu.²⁴² Meclis-i Mebusan üyeleri arasında da geniş hat taraftarları çoğunlukta idi. Neredeyse tartışmalarda dar hattan taraf mebus yok gibiydi.

10 Mart 1910 yılında Sadarete gönderilen ön sözleşme üzerinde yapılan değişiklik demiryolunun ray açıklığını da etkilemişti. Sözleşmenin 1. maddesi gereğince demiryolunun geniş hat yapılması kararlaştırılmışken, yapılan değişiklik sonucunda demiryolunun dar hat olarak yapılması kabul edilmişti.²⁴³ Sözleşmede yapılan bu değişiklik, Meclis-i Mebusan'da Chester Projesi'yle ilgili meydana gelen tartışmaların kayda değer bir kısmını oluşturmuştu. Kütahya Mebusu Hasan Tahsin Efendi geniş hattın daha iyi olduğunun altını çiziyor ve geniş hatla dar hattın farkını şu sözlerle ortaya koyuyordu: “*Elbette geniş hatla dar hat bir olmaz. Yarım okka ile bir okka gibidir. Hiç başka türlü bir şeye kıyas etmeyin. Bunun bu kadar farkı vardır.*”²⁴⁴ Geniş hat yapılacak demiryolu için zorunluydu. Çünkü Anadolu'daki diğer hatlar genişti ve yeni yapılacak demiryolunun mevcut hatlarla birleşmesi için geniş olması gerekiyordu. Ulaşımın daha hızlı ve daha rahat olması için geniş hat

²⁴¹ Çınar Atay, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir, 1998, s.77.

²⁴² **İctihad**, sayı:4, s.2-3'den aktaran Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.128, dn.3.

²⁴³ Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar imzalı, 6 Nisan 1327 tarihli, değişiklikle ilgili görüş bildiren Layiha için Bkz., **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.1; Ayrıca “*Şarki Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i Kati*”nin 1. maddesi için bkz., a.g.c., s.11-12.

²⁴⁴ **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s. 232.

şarttı. Ayrıca Hasan Tahsin Efendi'ye göre memleketin durumu da dar hat yapılmasına müsait değildi.²⁴⁵ Dar hat yüzünden Suriye halkının sıkıntı çektiğini söyleyen Şam Mebusu Hasan Rüştü Bey, demiryolunun geniş hat olarak yapılmasını istiyordu.²⁴⁶ Asım Bey yapmış olduğu açıklamada, sözleşmenin değiştirilmesini haklı gösterecek gerekçelerin geniş hattan vazgeçilip dar hat yapılmasına neden olamayacağına işaret etmişti.²⁴⁷

Dar hat olmasının en sakıncalı tarafı, Bağdat demiryolu ile yapılması düşünülen Erzincan-Erzurum demiryolunun geniş hat olmasıydı.²⁴⁸ Meclis-i Mebusan'ın tatilinden sonraki oturumlarında konuyla ilgili görüşmelerde Hulusi Bey açıklamalarını Ticaret ve Nafia Nazırı statüsünde sürdürdü. Hulusi Bey, geniş hat yapılması isteğinin temelinde askeri amaçlar olduğunu söylüyordu ve dar hattın tamamen ülke çıkarlarına ters olacağını düşünüyordu: “*Bendeniz kendi içtihad-ı zalim olarak şunu arz etmek isterim ki, Anadolu cihetinde birtakım hututu esasiyye vücuda getirildikten sonra -ki, o hututu esasiyye bugün geniştir- o hutut-u esasiyyeyi raptedecek olan diğer hutut-u esasiyyeyi dar yapmak bu memleketin menafisine tamamiyle muhaliftir. ('Doğru' sadaları)*

Bendeniz, demiryollarını adeta levazım-ı harbiyye idadinde (savaş malzemelerinin ulaşımı) tutuyorum. İstenildiği kadar edevat-ı harbiyyemiz olsun, onları vakt-i zamaniyle ve sürat-i lazimeyle nakledemedikten sonra, o hatlardan katiyyen istifade edilmez. Eğer Anadolu hatları evvelce yapılmamış olsaydı, o zaman umum şebeke-i esasiyyeyi dar olarak ihtihap ederdik. O zaman fikir değişirdi. Lakin hattın bir kısmı geniş, bir kısmı dar olması hiçbir veçhile şayan-ı kabul değildir. Alelhusus geçen devre-i içtimaiyyenin sonlarına doğru, bu mesele, burada müzakere edildiği esnalarda Harbiye Nezareti'nin bir tezkeresi vardı. Bu, müstaceldi

²⁴⁵ Kütahya Mebusu Hasan Tahsin Efendi: “*Binaenaleyh, bizim için mültezem (lüzumlu) olan geniş hattır. Ve bahusus Anadolu'daki yaptığımız hatlar geniştir. Anadolu'daki hatlarımız yekdiğeriyle iltisak etmezse, irtibat etmezse, o hattan ümid ettiğimiz menfaati hiçbir vakit temin edemeyiz. Diyarbekir'den Bağdat'a gönderilen bir mal, Bağdat hattı ile nasıl gidebilecek. Bu malı gönderen adam, o dar hatlı şimendifere binip gitmeli. Sonra Bağdat hattına aktarma yapmalı, bu mümkün olamaz. Dar hat ile geniş hat arasında daha bir çok farklar vardır. Binaenaleyh, bu Anadolu'da yapılacak hatlar, mutlaka ve mutlaka geniş hat olmak lazımdır. Ve bizim memleketimizin ahvali de geniş hat olmasını icap ve iktiza eder; ama geniş hat olduğu zaman biraz fedakarlık ihtiyar edecek misiz, edelim.*” Bkz., a.g.c., s.232.

²⁴⁶ A.g.c., s.236-237. Hicaz demiryolu 1.05 metre genişliğinde dar hat olarak yapılmıştı. Bkz., Gülsoy, a.g.e., s.128.

²⁴⁷ A.g.c., s246.

²⁴⁸ A.g.c., ss.249-251.

(aceleydi). Fakat mesele, bu seferki devre-i içtimaiyyeye devredildiği için bittabi o vakit söylemedik.”²⁴⁹ Hulusi Bey’in aktardığına göre, Harbiye Nezareti’nden gönderilen bu tezkerede özetle, hatların çabuk (4 sene içinde) yapılması halinde kabul edilecek olan demiryolunun dar hatla inşası fikrinin değiştiği ve geniş hattın askeri açıdan daha iyi olduğu bildirilmişti.²⁵⁰

Hulusi Bey, Nafia Müsteşarı iken, hükümetin iki sene içinde yapacağı askeri ve iktisadi araştırmalar sonucunda isterse, dar hatla geniş hat fiyatları arasındaki farkı verilerek demiryolunu geniş hatlı olarak yaptırabileceğini söylemişti.²⁵¹ Nafia Nazırı olarak yaptığı konuşmada Hulusi Bey, bu hususu daha da açıyordu. Geniş hat olması halinde hükümetin hesabına 5 milyon lira düşüyordu. Hulusi Bey’in yaptığı hesaba göre, demiryolu geniş hat olarak inşa edilirse, masraf farkı dolayısıyla kilometre başına şirkete senelik 4.226 lira vermek gerekiyordu. Yani bu hatta teminatlı bir duruma gelmiş oluyordu.²⁵² Hulusi Bey demiryolunun dar hat yapılmasına karşıydı. Kütahya Mebusu Ahmet Ferit Bey, nazırın sözlerini destekliyordu: “*Bir kere, Nazır Beyefendi’nin buyurdıkları gibi, dar hat fikrini tamamiyle fikrimizden çıkaralım. Çünkü, Demiryolları Müdür-ü Umumisi’nin beyanıyla değil ve Nazır Bey’in de kemal-i katiyyetle reddetmiş olduğu gibi, böyle iki bin kilometreye takarrür edecek bir hattı esasiyi, iki geniş hat arasında dar hat üzerine yapmak, adeta bugün cinnettir diyeceğim. Bu nokta-i nazardan bu fikir mevzuubabs değildir.*”²⁵³ Eski sözleşmede geniş hat olarak yapılacak demiryolu, değişiklik ile dar hatta döndürülmüş ve bu

²⁴⁹ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.28.

²⁵⁰ A.g.c., s.28. Tunaya, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın demiryolunun mutlaka geniş hat olmasında ısrar ettiğini belirtir. Tunaya, a.g.e., s.438. Harbiye Nazırlığı da yapan Ahmet İzzet Paşa, demiryollarının askerlikle ilgisinin ve irtibatının büyük olduğunu belirtiyordu. Bkz., Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, s.82. Ahmet İzzet Paşa, Sadarete gönderdiği 16 Ocak 1913 tarihli yazısında geniş hat ve dar hat mevzusuna girmeyerek böyle uygun şartlardaki bir projenin nasıl feda edilebileceğini soruyordu: “*Chester şimendiferleri gibi devletin merakiz-i kuvvetini (kuvvet merkezlerini) hududu-u şarkiyeye isal ve takip ve Arabistan hututiyle iltisak (bağlama) sayesinde mülkin ekseri aksamını yekdiğerine tevhid (birleştirmek) ve binaenaleyh müdafaamızı, hayatımızı temin ve temdid (devam ettirmek) ve inşallah tebid edecek (ebedileştirecek) ve alehusus teminatsız yapılabilecek bir hat bu yoksuzlukta nasıl feda edilir.*” Bkz., “*Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi ve Yemen Kuvay-i Umumiyesi Kumandanı Ayan’dan İzzet Paşa Hazretlerinden Makam-ı Sadarete 3 Kanunusani 1328 tarihiyle varid olan tahrirat sureti*” için bkz., Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, ss.315-319.

²⁵¹ MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s. 251.

²⁵² MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.29. Projeye karşı genel bir eleştiriden çok, demiryolunun geniş hat olarak yapılmasının hükümete kaçta mal olacağı ve dar hat yapılırsa ne kadar kara geçileceğinin tartışılması, imtiyazlara karşı bir eleştiri havasının çok uzağında olan hükümetin, bir yerde ekonomik çaresizliğini gösteriyordu.

²⁵³ A.g.c., s.34.

işten sorumlu nazır, Meclis-i Mebusan oturumunda “*dar dersiniz bendeniz için içinde yokum*” diyerek aslında sözleşmeyi desteklemediğini göstermişti.²⁵⁴

Sadarete gönderilen ön sözleşmede yapılan değişiklik sonucu geniş hat olan demiryolunun dar hat olarak yapılması kararlaştırılmıştı. Ancak yeni sözleşme meclise geldiğinde, demiryolunun dar hat olarak inşa edilmesine Nafia Nazırı Hulusi Bey sıcak bakmıyordu. Hulusi Bey’in sözleşmede karşı olduğu tek konu demiryolunun dar olarak yapılması değildi.

2.2.7. Hakk-ı Hıyar Meselesi

“*Hakk-ı hıyar*”, hukuk sisteminde kullanılan ve seçme hakkı anlamına gelen bir terimdir. Hakk-ı hıyar, Chester Projesi Meclis-i Mebusan’da görüşülürken tartışma konusu olmuştu. Şirketin iki senelik arama süresi sonunda isterse demiryolunu yapmaktan vazgeçebilme hakkı vardı.²⁵⁵ İki senelik araştırma süresince şirket, kendi beklentilerini karşılayacak derecede maden olmadığını tespit ederse hakk-ı hıyarı sayesinde sözleşmeyi feshedebilecekti. Diğer tarafın yani hükümetin böyle bir hakkı yoktu ve böyle bir hakkın olup olmaması gerektiği tartışılmıştı.

Seçme hakkı konusunu ilk ele alan mebus Hasan Tahsin Efendi olmuştu. Değişiklik yapıldıktan sonra Meclis-i Mebusan’da gönderilen sözleşme hakkında görüşmeler yapılmış ve Meclis-i Mebusan’ın tatile girmeden önceki görüşmelerinde Hasan Tahsin Efendi hakk-ı hıyar konusuna değinmişti. Hükümetin de bir hakk-ı hıyarı olduğuna değinen Hasan Tahsin Efendi sözlerine şöyle devam ediyordu: “*Biz keşifnameler yapıldıktan sonra, bu hattı yaptırmayacak olursak ne olacak? Kendisinin bir hakk-ı hıyarı var, isterse feragat edecek. Bizim de hakk-ı hıyarımız*

²⁵⁴ Ticaret ve Nafia Nazırı Hulusi Bey: “... *Hükümet, kilometre başına 4 226 Frank teminat veriyor demektir. Bunu Heyet-i Celileniz bilmeli. (‘Geniş olursa’ sadaları.) Geniş olursa, zaten bendeniz dar hat mevzubahis etmiyorum, dar dersiniz bendeniz için içinde yokum. (‘Bravo’ sadaları.)*” bkz., a.g.c., s.30.

²⁵⁵ Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i İbtidai “*Madde 4: Otoman Amerikan Developman Kumpani Şirketi berveçhi muharrer iki sene müddet zarfında işbu mukavelenamenin birinci maddesinde tadaad olunan (söylenen) hututun inşa ve işletilmesiyle hutut-u mezkurenin her iki cihetine ve yirmişer kilometrelik mıntıka dahiline müsadif maden ve maden ocaklarının işletilmesi için merbut mukavele ve şartname ahkamuna tevfiik-i muamele eylemek şartıyla imtiyaz taleb etmek hakk-ı ihtiyarini haizdir.*” Bkz. MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.10. Ayrıca kesin sözleşmenin 44. maddesinde de hakk-ı hıyardan bahsedilmektedir. Bkz. A.g.c., s.18.

var mı, yok mu? ('Yok' sedaları) O halde niçin burada bizim hakk-ı hıyarımızdan bahsedilmemiştir?"²⁵⁶ Hasan Tahsin Efendi'nin açıklamasına Necip Draga Bey karşı çıkmış ama hakk-ı hıyar meselesi bu görüşmede fazla uzamamıştı.

Hakk-ı hıyar meselesinin etraflı olarak ele alındığı ve tartışıldığı görüşmeler Meclis-i Mebusan'ın tatilinden sonraydı. İlginçtir ki hakk-ı hıyar meselesinin şiddetli savunucusu Ticaret ve Nafia Nazırı Hulusi Bey olmuştu. Ona göre şirketin nasıl hakk-ı hıyarı varsa hükümetinde olmalıydı.²⁵⁷ Hulusi Bey'in sözlerine Necip Draga Bey sanki şirketin temsilcisiymiş gibi karşılık veriyordu: "*Hulusi Bey (Devamla): Asıl mesele, Şirketin nasıl hakk-ı hıyarı varsa, hükümetin de hakk-ı hıyarı olsun. İki sene sonra şirket projeleri getirir, bunu yaparım der ise...*

Necip Draga Bey (Üsküp): Onun daha kolayı, teklifini reddederiz.

*Hulusi Bey (Devamla): Zaten yapmam derse dava biter, yaparım der ise, benim de o şartla kabul edip etmemekte hakk-ı hıyarım olsun. Ben kabul etmediysem, şirketin masarifi keşfiyyesi ne ise, kilometre başına beşer yüz franktan şirketin masarifini vereyim. Şirket, masarifi keşfiyyesini alsın, götürsün. ('Doğru' sadaları.) Eğer hükümet, yirmi yirmibeşbin liraya ihtiyacından dolayı böyle gözü kapalı gidiyorsa, teessüf ederim..."²⁵⁸ Hakk-ı hıyar meselesinde hükümetin de söz sahibi olmasını isteyen Hulusi Bey, şirketin bunu kabul etmemesi durumunda şu öneriyi getiriyordu, "*Kabul etmezse, keşfiyatı iki sene müddetle hükümet yapsın. Zaten razısınız, Burada iki sene müddetle keşfiyatı hükümet yapsın. (Gürültü.)*"²⁵⁹ Hulusi Bey'in önerisini eleştiren yine Necip Draga Bey'di. Keşfiyatı hükümetin yapması durumunda milyonlarca liraya ihtiyaç duyulacaktı. Necip Draga'ya göre*

²⁵⁶ A.g.c., s.234. Tunaya, Hasan Tahsin Efendi'yi Chesterci olarak göstermesine rağmen bu oturdaki konuşmalarından onun Chester Projesi'nin karşısında olduğu anlaşılıyor. Şu diyalog herhalde açıklayıcı olacaktır: "*Hasan Tahsin Efendi: ...Aman rica ederim, şu hatlar fahiş olsun, kendimiz yaptıralım, acele etmeyelim.*

Fevzi Bey (Diyarbakır): Kim yapacak?

Hasan Tahsin Efendi (Devamla): Yapacağız, hem ala yapacağız.

Fevzi Bey: Kaç senedir yaptıramadık; yaptıramayız." Bkz., A.g.c., s.234. Ayrıca karşılaştırmak için bkz., Tunaya, a.g.e., s.441, dn.85.

²⁵⁷ **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.30. Hulusi Bey'in bu açıklamasına Kütahya Mebusu Ahmet Ferit Bey, "*Bravo Nazır Bey*" diyerek katılmıştı.

²⁵⁸ A.g.c., s.31.

²⁵⁹ A.g.c., s.31.

hiçbir şirket hükümetin yaptıracağı keşfiyattan emin olamazdı ve zorlukla temin edilecek bu para da boşa giderdi.²⁶⁰

Dört gün sonraki, 27 Kasım 1911 tarihli görüşmede Hulusi Bey, hakk-ı hıyar konusunu yine açmıştı. Hulusi Bey, “*Şayet Çesterler, ben bu işi yaparım derse, ben de şeraiti fazla görürsem, al efendim masrafını, haydi git diyebileyim. Zannedirim ki, bundan daha adilane, daha muhik bir teklif olamaz. (‘Doğru’ sadaları)*” diyordu.²⁶¹ Hulusi Bey, geniş hat ve hakk-ı hıyar konusunda ısrar etmiş ve bu teklifleri kabul olmazsa mesuliyetin meclise ait olacağını ve nazırlıktan ayrılacağını belirtmişti.²⁶²

Necip Draga’ya göre hükümetin hakk-ı hıyarı olması imkansızdı ve böyle bir hak hükümete hiçbir yarar sağlamazdı. Bununla birlikte bu durumu hiçbir şirket kabul etmezdi: “...bir şirket tasavvur edilebilir mi ki, iki sene mütemadiyen para sarfetsin, planları tamamen hazırlasın, ondan sonra gelsin, hükümet ona, sen bunu almayacaksın desin. Böyle bir şirket tasavvur edebilir misiniz? Bunun bir defa imkanı yok.”²⁶³ Hulusi Bey, değindiği konuların kabul edilmesi için Chester’a öneri sunulmasını söylemişti. Hulusi Bey, zaten şirketin teminatı geri çektiğini ve bu önerinin ona sunulmasından bir zarar gelmeyeceğini belirtmekteydi. Hulusi Bey, mecliste Chester’ın hiçbir vekili olmadığını ama Chester’ın vekili gibi konuşma yapanlar olduğunu söyleyerek, üstü kapalı şekilde Necip Draga Bey’i eleştirmişti.²⁶⁴

Hulusi Bey’in söylediklerine karşı Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan Efendi nazırı ağır şekilde eleştirmişti. Türkçesi iyi olmadığı için daha önce söz almayan Pastırmacıyan Efendi, konunun önemli olması nedeniyle ilk kez olarak meclis kürsüsüne çıkmıştı.²⁶⁵ Pastırmacıyan Efendi, Hulusi Bey’in bu sözleşmeyi

²⁶⁰ Necip Draga Bey: “*Hulasa, zannetmem ki bu hakk-ı hıyarından dolayı hükümet bir istifade temin etsin. Nitekim bu mesele, üç sene evvel başladı, acaba bu müddet zarfında bağlı kalmayan hükümet, bir istifade temin etti mi? Etmedi ve bundan sonra da etmez. Esbab-ı mucibe-i reddiyye olarak hükümet, bu keşfiyatı yapsın diyorlar. Acaba hükümet bu keşfiyattan ne istifade edecek? Farzedelim ki, hükümet doğrudan doğruya, keşfiyat yapıyor, eğer bir müteahhide ihale ederek, şimendiferi Hükümet namına müteahhide yaptırarak o keşfiyattan istifade vardır; yani bizzat yapacağı keşfiyattan hükümetin istifadesi olabilir; fakat farzetmem ki böyle milyonlarca bir para bulup da böyle bir şimendiferi re’sen müteahhide vererek yaptırabilelim. Elbette bir kumpanyaya vereceğiz. Halbuki, hiçbir kumpanya hükümetin bu keşfiyatına emin olamaz. Bu suretle masarif-i keşfiyye heba olur gider.*” Bkz., a.g.c., s.51.

²⁶¹ A.g.c., s.47.

²⁶² A.g.c., s.47-48.

²⁶³ A.g.c., s.50-51.

²⁶⁴ A.g.c., s.52.

²⁶⁵ Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan Efendi: “*Efendiler, bugün birinci defa olarak bu kürsüde söz söylemeye cesaret ediyorum. Şimdiye kadar o cesaretimin olmadığımı biliyorsunuz. Türkçe*

tekrar encümene gönderme önerisini eleştiriyordu. Çünkü bu öneri, “...*kabili icra değildir, ikincisi mantıksızdır, üçüncüsü, gayri kanunidir.*”²⁶⁶ Pastırmacıyan Efendi’ye göre, hükümet tarafından gönderilmiş bir projeyi müdafaa etmeye gelen Nafia Nazırının böyle bir öneri sunmaya hakkı olmamalıydı. Hulusi Bey’in asıl amacının projenin ertelenmesi olduğunu söyleyen Pastırmacıyan Efendi, sözlerini şöyle toparlıyordu: “*Şimdi bendeniz hülasa ederek diyorum ki, bu projenin aleyhinde nezarette memurlar var, onlar üç-dört seneden beri her türlü gizli kapaklı şeylerle bunu, kabil-i icra olamayacak bir hale getirmeye çalışıyorlar ve bugün korkuyorlar. Çünkü iş, hemen hemen meclisten çıkarken, Hulusi Bey, şimdi burada böyle bir teklifte bulunuyor.*”²⁶⁷

Pastırmacıyan Efendi’nin eleştirilerine yanıt bir sonraki oturumda geldi. 11 Aralık 1911 tarihli Chester Projesi ile ilgili son Meclis-i Mebusan oturumu Hulusi Bey’in konuşmasıyla başladı. Hulusi Bey, Chester projesiyle ilgili görüşmelere başladığı zaman bu işin fevkalade önemli olduğunu belirtmişti. Bu zamana kadar pek çok önemli görüşmeler olmasına rağmen hiç söz almayan Pastırmacıyan Efendi’nin bu konu hakkında söz alması Hulusi Bey’e göre konunun ne kadar önemli olduğunu kanıtlayan bir durumdu.²⁶⁸ Pastırmacıyan’ın yapmış olduğu eleştirileri Hulusi Bey, meseleye ait olan ve Nafia Nezareti memurlarını içine alan eleştiriler olarak iki kısma ayırmıştı ve meseleye ilişkin yapılan eleştirileri özetlemişti. “*Zat-ı meseleye ait olan ciheti de üç maddede telhis edebilirim (özetleyebilirim). Birincisi, Pastırmacıyan Efendi buyuruyorlar ki, Nafia Nazırı’nun Çesterlerden hakk-ı hıyar istemesi; gayri kabili icra bir tekliftir. Çünkü, diyorlar ki, maden keşfiyatı için yapılacak masrafi hükümet nasıl kontrol edecek? Takvimi Vakayi’deki ibareleri aynen okuyorum: ‘Sendika, bir milyon lira sarf eder, 25 milyon hesap gösterir’ diyorlar. Yani, Pastırmacıyan Efendi’nin bu ifadelerini biraz daha izah edecek olursak, demek istiyorlar ki, hükümetin hakk-ı hıyarı olsa, iki seneden sonra*

lisanında o kadar zayıfım ki fikrimi hakkıyla beyan edemeyeceğim, fakat mesele o kadar mühim ve meselenin dört etrafında o kadar dalavereler mevcuttur ki, bugün bu mecliste yegan yegan izah etmek vazifemdir.” Bkz., A.g.c., s.54. Türkçeyi iyi konuşamadığı gerekçesiyle Meclis-i Mebusan görüşmelerinde söz almayan tek mebus Pastırmacıyan Efendi değildi. Kanun-ı Esasi’nin 68. maddesinde, mebus seçilebilmek için Türkçe okumak ve mümkün olduğu ölçüde yazmak koşulu olmasına karşın Meşrutiyet dönemi boyunca meclise giren 24 Ermeni mebusun yaklaşık 10’u Türkçeyi iyi kullanarak görüşlerini beyan ediyordu. Bkz., Karaer, a.g.t., s.182-183.

²⁶⁶ A.g.c., s.54.

²⁶⁷ A.g.c., s.55-57.

²⁶⁸ A.g.c., s.126.

herhangi bir sebepten dolayı Çesterler bu işi yapmayacağım derse, hükümet, masarifi keşfiyyeyi verecek değil mi?

Bu masarifi keşfiyyeyi tayin etmek lazım. Halbuki Çesterler, o zaman bir yerine 25 isterler. Bunu kontrol etmek kabil değildir ki. Onun için hükümet, illa şu kadar vereceğim diyebilsin. Binaenaleyh, bu teklif, gayri kabil-i icra bir tekliftir. Şimdi Heyeti celilenizden şunu rica edeceğim ki, gerek Ulum-u Şeriyye ve gerek Ulum-u Hukukiyyeye vakıf birçok zevat var. Acaba böyle bir pazarlık yapıldığı vakitte, tarafeyni akideyn, böyle bir mukavele teati ederlerse, bir taraf, diğer taraftan, sen ne masraf edersen et, ben kabul ederim der mi? O halde, nasıl olur ki ben nihayet senin şu kadar masrafını kabul ederim der? Eğer Takvimi Vakayi'deki ifademe müracaat edilecek olursa, görürsünüz ki, orada ben 'bidayeten hattın kilometresi başına kaç kuruş masarifi keşfiyye vereceğimizi tayin ve tahdit ediyoruz ve bilahare aramızda uyuşamazsak, iki sene sonra o hesaptan masarifi keşfiyyeyi veririz' dedim. Bittabi, bu masarifi keşfiyyede, maden keşfiyatı da dahildir.”²⁶⁹

Hulusi Bey, önerisinin gayri kabil yani “imkansız” olmadığını bilakis bu açıklamalarla sözlerinin kabili icra ve mantıki olduğunu belirtiyordu. Hatta önerisinin belki de şer'i olduğuna değiniyordu. Hulusi Bey, önerisinin şer'i olduğu yönünde bilgi vermesi, mecliste bu yönde bir tartışmanın çıkmasına neden oldu. Hulusi Bey'in açıklamasına karşılık veren Anastas Efendi ile bu tartışma başladı:

“Anastas Efendi (İzmit): Mevzua taalluku yok.

Hulusi Bey (Devamla): Nasıl mevzua taalluku yok? O iş, mantıki ve kabili icra olmakla beraber, şeridir.

Ohannes Varteks Efendi (Erzurum): Sıkıldıkları vakit. Şeriata müracaat ediyorlar.

Osman Fevzi Efendi (Erzincan): Şeriat, pek menfurunuz oluyor (nefret ediyorsunuz).

Ohannes Varteks Efendi (Erzurum): Asla, mukaddes bir şeydir, ona da riayet ediyoruz.”²⁷⁰

²⁶⁹ A.g.c., s.127.

²⁷⁰ A.g.c., s.128.

Hulusi Bey, kendisine yöneltilen “*kabil-i icra değildir, mantıksızdır*” eleştirilerine yanıt verdikten sonra son olarak meclise gelen bu sözleşmeyi savunmadığı için kanuni davranmadığı yönündeki eleştiriyi yanıtladı. Bu eleştirilere hak vermekle birlikte herkesin görüşünü açıkladığını ve kararın saygıdeğer meclis üyelerine ait olduğunu bildirdi: “*Bu doğru; lakin bu nazariye, Pastırmacıyan Efendinin nazariyesi (görüşü) değil; yani mühendis nazariyesi değil. Bu, Hallacyan Efendi Hazretlerinin nazariyesi ve doğru. Fakat Çester işi öyle bir renk, öyle bir hal kesbetti ki, güya Çesterler, bu memleketi maden kombinezonuyla ihya edecekler; meclisin fikri hep böyle dolmuş. Ben içtihadımı söyledim, Pastırmacıyan Efendi de içtihadını söyledi, Mebusin-i kiramdan da birçokları içtihatlarını söylediler. Şimdi mesele tamamiyle taayyün ve tavazzuh etti (aydınlatıldı). Binaenaleyh, şimdiki yeni kabine ki, bu proje yapıldığı vakit yok idi, ben de dahil değil idim. Binaenaleyh, eğer tensip buyursanız (uygun görürseniz) iş tavazzuh ettiği cihetle, bunu ariz ve amik ve kemali istirahatla tetkik eder(siniz). Çünkü, sizin içtihadınızla gidiyor. (‘Doğru’ sedaları)*

*Eğer, Hallacyan Efendi Hazretlerinin nazariyesini kabul buyursanız bu projeyi iade edesiniz. Şimdi iş tamamiyle tavazzuh etti.”*²⁷¹

Hulusi Bey’in sözleşmeyi savunmadığı açıktı. Belki de bunun arkasında siyasi nedenler vardı. Chester Projesi’nin Meclis-i Mebusan’da resmi bir destek görmeyişi, mecliste projenin aleyhine olan en büyük sorundu. Sözleşme maddelerinin değiştirilmesinden sonra Mayıs 1911’de Meclis-i Mebusan’a gönderilen sözleşmeyi savunacak bir yetkili olmayışı Yorgo Boşo Efendi tarafından eleştirilmişti.²⁷² O zaman, meclise sadece Nafia Müsteşarı Hulusi Bey iştirak etmişti ama değişikliklerin çoğunu şirketin lehine gören Demiryolları Müdürü Ahmet Muhtar’ın raporuna karşı sözleşmeyi savunmamıştı. Sözleşmeyi savunacak bir yetkili olmadığına dikkat çeken Şam Mebusu Hasan Rüştü Bey, “*Hulusi Beyefendi onları müdafaa edecekse, devam edelim, yoksa, Maden Nezareti’nden birinin bulunmasını*

²⁷¹ A.g.c., s.134.

²⁷² Serfice Mebusu Yorgo Boşo Efendi: “...*bu projeyi, bu muameleyi bize karşı müdafaa edecek kim olmalıydı? Mesul bir Nafia Nazırı. Mesul Nafia Nazırı ise bugün Sadrazam Paşa hazretleridir. Fakat kendileri burada yok. Sonra, tabii, bunun bütçe dolayısı ile Maliye Nezareti’ne de münasebeti vardır.*” Bkz., MMZC, C:7, D:1, İS:3, 8 Mayıs 1327-21 Mayıs 1327, s.252.

evveleminde teklif ederim.” diyordu.²⁷³ Yorgo Boşo Efendi, hükümetin sözleşmenin arkasında olup olmadığının belirsizliğinin temelinde siyasi nedenlerin yattığını belirtiyordu: “*Fakat tabii Müsteşar Beyefendi Hazretleri, Muhtar Bey’in fikrini tamamıyla reddetmedi, zira kendi maiyetidir. Reddetmedi ve reddedemiyor; çünkü reddetse bize hiç göndermemek lazım geliyordu. Neden dolayı bize gönderdi? Bu proje içinde yalnız iktisadi meseleler yoktur. En ziyade bizi düşündürecek birtakım siyasi meselelerdir. Şimdiye kadar benden evvel söz söyleyen rüfekayı kiram bundan bahsetmediler. İki senedir bu mesele neden dolayı tehir edildi? Elbette yalnız fen noktasından yani dar mı, veyahut geniş hat yapılmak mı lazım gelir diye kabinemizin düşündüklerinden dolayı değil. Orada siyasi mesele var.*”²⁷⁴ Hükümetin sözleşmeyi desteklemediğine daha sonra da değinilmişti. 26 Kasım 1911 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda Nafia Eski Nazırı Hallacyan Efendi, sözleşmenin mecliste müdafaa edilmediği için geçersiz olduğunu ve iptal edilmesi gerektiğini belirtiyordu.²⁷⁵ Aynı oturumda Necip Draga Bey de hükümette Nafia Nazırı olan Hulusi Bey’in sözleşmeye arka çıkmadığına, bu yüzden sözleşmenin tartışılmasının gereksiz olduğuna değinmişti.²⁷⁶

Meclis görüşmelerine Ticaret ve Nafia Nazırı olarak katılan Hulusi Bey, sözleşmenin yine arkasında değildi. Yeni yasama dönemiyle birlikte meclise gelen Chester Projesi hakkında Hulusi Bey tarafından söylenen şu sözler projeye karşı hükümetin tavrını gösteriyordu: “...99 senelik bir imtiyaz mukavelenamesine imza koyduktan sonra beni mesul etmek değil, assanız, yine o hatayı tashih edemezsiniz... bunun mesuliyet, kanuniye ve vicdaniyyesi bana ait olduğu gibi, eğer bundan bir hata çıkarsa, mesuliyet-i maneviyyesi de Heyet-i Celilenize aittir, öyle bir mesuliyet ki, neticesi belki ahvadımıza (torunlarımıza) bile intikal edebilecek bir mahiyettedir.”²⁷⁷ Ticaret ve Nafia Nazırı’nın meclise gönderilen demiryolu yapımına ve işletilmesine ilişkin bir imtiyaz hakkında böylesine dikkatli davranması ve açıkça bu imtiyazın arkasında olmadığını belirtmesi düşündürücüdür. Sözleşme üzerinde değişiklik yapılmış ve sözleşme Meclis-i Mebusan’a gönderilmişti ama hükümet adına konuşma yapan nazır sözleşmeyi savunmuyordu. Bu durumda akıllara gelen

²⁷³ A.g.c., s.236.

²⁷⁴ A.g.c., s.252.

²⁷⁵ MMZC, C:2, D:1, İS:4, 9 Teşrinisani 1327-5 Kanunusani 1327, s.46.

²⁷⁶ A.g.c., s.48.

²⁷⁷ MMZC, C:1, D:1, İS:4, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, s.525-526.

soru şuydu: Mademki hükümet sözleşmenin arkasında değildi o zaman neden sözleşme Meclis-i Mebusan'a gönderildi? Bu soruya verilecek cevabı tam olarak kanıtlamayacak olsak da burada etkili olan temel unsurun yabancı etkisi olduğu kuşkusuzdur. Chester Projesi'nin Meclis-i Mebusan'a gönderilmesindeki yabancı etkisinden kasıt, dış baskının yanı sıra hükümetin Amerikan sermayesinin Anadolu'ya girmesine karşı olanlara verdiği bir mesaj durumunda olmasıyla da alakalıydı.

Büyük devletlere verilen imtiyazların, onların Osmanlı topraklarında kendi nüfuz bölgeleri oluşturmalarına sebebiyet veriyor ve böylece içlerinden birinin bu topraklarda hakim güç olması engelleniyordu. Bu sebeple, Osmanlı yönetiminden alınacak geniş kapsamlı yeni bir imtiyazın sınırlarını, Osmanlı yönetiminden çok büyük güçlerin çıkarları belirliyordu. Bu politikanın kısa vadede takdire şayan tarafları olmasına karşın büyük bir imparatorluğun bekası düşünüldüğünde bu politika bir yerde (tabiri caizse) günü kurtarma politikası anlamına geliyordu. İmparatorluğun bekasının büyük güçler arasındaki ilişkiye bağlı olması, onlar arasında meydana gelecek her türlü oluşumdan İmparatorluğun etkilenmesi demek olacaktı.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BAĞDAT DEMİRYOLU

3.1. BAĞDAT DEMİRYOLU'NUN TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1.1 Osmanlı-Alman İlişkilerinin Tarihsel Gelişimine Kısa Bir Bakış

Türk-Alman ilişkilerini II. Haçlı Seferi'ne kadar götürebiliriz.¹ Ancak bu ilişkinin canlanmaya başladığı dönem 18. yüzyıldır.² 18. yüzyıl, iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin arttığı yüzyıl olmakla birlikte daha sonra bu ilişki askeri alanı da içine alarak genişledi.³ Türk-Alman ticari ilişkilerinin de eski tarihlere dayanmasına rağmen iki ülke arasındaki ticaret hacminin azlığı 19. yüzyıla kadar devam edecekti.⁴ İki ülke arasındaki ilişkilerin dönüm noktası 1880'lerin sonunda olacaktı.⁵

1862'de Prusya başbakanı olan Bismarck'ın en önemli hedefi olan Almanya'nın siyasi birliğinin sağlanması, 1871 yılında gerçekleşti. Bismarck dönemi Almanya için önemli olan, Avrupa'daki dengelerin bozulmaması ve '*status quo*'nun korunmasıydı ve Bismarck bu anlayışını istifa ettiği 1890 yılına kadar

¹ 12. yüzyıldaki ikinci Haçlı Seferi sırasında, ordusunun başında Selçuklu başkenti Konya'ya kadar gelen Kutsal Roma-Germen İmparatoru I. Friedrich Barbarossa, Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan ile bir anlaşma yapmıştı. I. Friedrich Barbarossa'nın yeğeni İmparator von Hohenstaufen III. Konrad ise, III. Haçlı Seferleri sırasında 90 bin kişilik ordusunun başında Anadolu'ya gelmişti. Bkz., <http://www.tcberlinbe.de/tr/turkcalman/tarihce/tarihce.htm> (Son erişim, 9.4.2008); Ayrıca bkz., Sezen Kılıç, **Türk Alman İlişkileri ve Türkiye'deki Alman Okulları (1852'den 1945'e kadar)**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2005; Raif Turfan ve M.Ş. Yazman, **Tarihte Türk-Alman Dostluk İlişkileri**, yayım yeri yok, İstanbul, 1969; Hakan Aykar, **Bismarck ve II. Wilhelm'in Osmanlı Üzerine Düşünceleri**, Muğla Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Muğla, 2003.

² 1556 yılında V. Karl'ın ölümünden itibaren, küçük Alman prensliklerinin hakimiyeti altında dağınık bir siyasi görüntü çizen Almanya coğrafyasında, 18. yüzyılın başlarında kurulan Prusya krallığı, zamanla Avrupa'da askeri bir güç olarak etkisini arttırmaya başlamıştı. Prusya Kralı Friedrich'i ilk kutlayan başkent İstanbul olmuş; Asım Efendi'nin başkanlığında 15 kişilik bir heyet Berlin'e gönderilmiş; böylelikle iki ülke arasında ilk resmi münasebet kurulmuştu. Prusya Kralı Friedrich, Johannes Jorgowsky'yi 1721 yılında '*irtibat temsilcisi*' olarak İstanbul'a göndermişti. <http://www.tcberlinbe.de/tr/turkcalman/tarihce/tarihce.htm> (Son erişim, 9.4.2008).

³ 1798'de III. Selim'in isteğiyle gelen Albay von Goetze, Osmanlı ordu birliklerini denetlemişti. 1835'te gelen Helmunt von Moltke, 1839'a kadar Osmanlı ordusu için reform çalışmalarını yaptı. Bkz., Rifat Önsoy, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, s. 26; Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devletleri Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix yay., Ankara, 2004, s.26-27.

⁴ Önsoy, a.g.e., ss.5-10.

⁵ Mahmut Muhtar Paşa, Türk-Alman yakınlaşmasının başlangıcı olarak 1878 Berlin anlaşmasını ve sonrasını verir. Bkz., Mahmut Muhtar, **Maziye Bir Nazar**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999, s.59.

sürdürecekti.⁶ 1888 yılında Alman İmparatoru olan II. Wilhelm ile hem Alman İmparatorluğu'nun dış politikası değişti hem de Osmanlı-Alman ilişkileri yeni bir safhaya girdi. Dünya siyaseti '*Weltpolitik*' ile o sırada büyük gelişme sağlayan Alman endüstrisine yeni kaynaklar ve pazarlar sağlamak amacıyla II. Wilhelm, hızlı bir sömürgecilik anlayışını uygulamaya başladı.⁷ Ancak bu anlayışın tam olarak uygulamaya konulması için Bismarck'ın emekli olması gerekiyordu.⁸

II. Wilhelm dönemine kadar Alman bankaları, sanayisi, tacirleri ve siyasal iktidarı Osmanlı ve Yakındoğu'ya karşı özel bir plan hazırlamamışlardı.⁹ II. Wilhelm'in imparator olması ile bu durum değişti ve Wilhelm Almanya'sı Yakındoğu'ya yayılma konusu üzerine planlı olarak eğilmeye başladı.¹⁰ Kuşkusuz, imparatorun bu bölgeye yaptığı ziyaret ve Bağdat demiryoluna gösterdiği büyük ilgi bu anlayışın bir göstergesiydi. II. Wilhelm tahta çıktıktan bir sene sonra 1889 yılında Osmanlı'yı ziyaret etti. Avrupalı bir hükümdar ilk defa Osmanlı padişahını ziyaret ediyordu.¹¹ Bu ziyaret ile iki ülke arasındaki ilişkiler kuvvetlenmiş ve Osmanlı üzerindeki Alman etkisi İngiltere ve Fransa aleyhine artmıştı.¹²

3.1.2. Osmanlı-Alman İlişkilerinin Sıkılaşması

Osmanlı-Alman ilişkilerinin artmasında karşılıklı çıkarlar söz konusuydu. Osmanlı İmparatorluğu, Wilhelm'in Almanyası için çok önemliydi. Çünkü, Osmanlı toprakları Alman sermayesinin ihracatı için gerekli olan hammadde ve pazar için çok uygundu. Ayrıca Osmanlı toprakları üstünde hiçbir ülkenin tam bir hakimiyeti yoktu yani Osmanlı tam sömürge durumunda değildi ve Alman nüfuzu buraya hakim olabilirdi. Abdülhamit'in Almanya ile ilişkilerini geliştirme sebepleri ise şöyleydi:

⁶ Soy, a.g.e., s.29.

⁷ Earle, a.g.e., s.44; Soy, a.g.e., s.48, dn.89; Önsoy, a.g.e., s.15.

⁸ Kayzer II. Wilhelm'in "*dünya hakimiyeti*" sloganına Bismarck "*böyle bir şey yoktur*" diye cevap vermişti. Bkz., Mary Mills Patrick, **Under Five Sultans**, The Century Co. N.Y., 1929, s.179'dan aktaran İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Alkım Yayınları, 9. Baskı, İstanbul, 2006, s.47.

⁹ Aykar, a.g.t., s.92.

¹⁰ Rathmann, bunun 1890'ların sonunda emperyalizmin tam olarak serpilmesiyle ilişkili olduğuna değinir. Bkz., Lothar Rathmann, **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Yay. haz. Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1982, s.20.

¹¹ Önsoy, a.g.e., s.16.

¹² Soy, a.g.e., s.84.

Öncelikle Almanya, İslamcılık politikasına karşı değildi. II. Wilhelm'ın despot bir hükümdar olması, İngiltere ve Fransa gibi meşrutiyeti teşvik etmemesi Abdülhamit'i çok memnun ediyordu. Abdülhamit, Osmanlı topraklarında tek bir gücün hakim olmasını istemiyordu ve bunun için İngiltere ve Fransa'ya karşı Almanya bir denge oluşturabilecekti. Ve son olarak Almanya'nın, kendi çıkarları için diğer sömürge ülkelerine nazaran güçlü bir Osmanlı istediği biliniyordu.¹³ Abdülhamit neden Almanya'yı tercih ettiğini anılarında anlatmıştır. Kayzer'in kişiliği, Almanların tabiatları itibariyle Osmanlılara daha yakın olmaları ve yönetim şekilleri Abdülhamit'e göre belirleyici olmuştur.¹⁴

Alman-Osmanlı ilişkilerinin artmasıyla birlikte Alman yatırımı Osmanlı topraklarına gelmeye başladı. Sermayenin yoğunlaştığı alan ise demiryollarıydı. Soy'a göre, "19 yüzyılın sonlarından itibaren Almanların Yakın Doğu diplomasisi neredeyse başından sonuna kadar bir demiryolu diplomasisi olmuş"tu.¹⁵ Alman yatırımının sektörler arasındaki durumuna bakmak, Soy'un tespitinin doğruluğunu gayet güzel gösterir.¹⁶ Zamanla Almanya, yatırım alanında Osmanlı topraklarında hakim durumda olan diğer büyük devletlerle boy ölçüşebilecek duruma geldi.¹⁷

¹³ İngiltere'nin yayılma politikası, Osmanlı'nın güçsüzlüğüne bağlıdır. Almanya'nın ekonomik politikasından sonuç alabilmesi Osmanlı'nın güçlü olmasıyla anlamlıdır. Çünkü sömürgecilik yarışına diğer büyük devletlere kıyasla sonradan katılan Almanya'nın Osmanlı üzerindeki başarısı diğer büyük güçlerin buradaki hakimiyetlerini kaybetmesine bağlıdır. Bkz., Bonyar Waylet, Ernst Jackh, **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, (çev. Vedat Atila), Chiviyazıları Yayınları, İstanbul, 2004, s.175. Ayrıca karşılıklı çıkarlar için bkz., Ortaylı, a.g.e., s.66; Önsoy, a.g.e., s.17,45; Soy, a.g.e., s.190. Keyder, sicili temiz olduğu için Abdülhamit'in Kayzer'i diğerlerine tercih ettiğini söylüyor. Bkz., Çağlar Keyder, **Türkiye'de Devlet ve Sınıflar**, İletişim Yayınları, 8. Baskı, İstanbul, 2003, s.80. Bunlar haricinde Almanya ile askeri işbirliğini öncelikler arasına sokan başka etkenler de vardı. Özellikle Fransa ile yaptığı savaşta Almanya, modern silahları ve savaş tekniği ile askeri yeterliliğini de göstermişti. Bkz., Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:16, Yıl: 2004/1, s.124, http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_16/09_besirli.pdf (Son erişim, 28.6.2008).

¹⁴ Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975, s.137-138.

¹⁵ Soy, a.g.e., s.186.

¹⁶ 1912/13 yıllarında Osmanlı topraklarındaki Alman sermayesi 28.69 milyon Osmanlı lirası iken bu sermayenin yaklaşık 22.73 milyon Osmanlı lirası demiryollarına aitti. (tüm sermayenin yaklaşık %72.2) Bkz., Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.103; Önsoy, a.g.e., s.59; 1888 yılında Osmanlı imparatorluğu'ndaki Alman demiryollarının diğer devletlerin sahip olduğu demiryolları arasındaki payı %3,1 idi. Bu oran 1914 yılında %36,8'e çıkmıştı. Ayrıca 1914 yılında, (Limanlar, Belediye Hizmetleri –su, gaz vb.-, Bankacılık, Sigorta, Ticaret, Sanayi, Madencilik sektörleri arasında) demiryollarının Alman sermayesinin içindeki payı %83,5 idi. Bkz., Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. Basım, İstanbul, 2005, s.74-75.

¹⁷ II. Meşrutiyet döneminin başında Fransız yazar Imbert, son on yılda Almanların sanayi ve demiryollarındaki üstünlüğü ele geçirdiğini itiraf eder. Bkz., a.g.e., s.94.

1888 yılı başında Alman sermayesinin dış borçlar dışında kalan yabancı yatırımlardaki payı ancak % 1 kadardı. Adana-Mersin demiryolundaki payı, Alman sermayesinin İmparatorlukta tek yatırımını oluşturuyordu. 1914 başında ise aynı pay % 27’yi aşmıştı. Öte yandan, Almanya’nın Osmanlı dış ticareti içindeki payı İngiltere ve Fransa’nın aleyhine 1880 sonrasında artarak, 1909-1911 yıllarında % 12’yi aşmıştı.¹⁸

Almanya, 6 milyon frank karşılığında daha önce işletmeye açılmış bulunan Haydarpaşa-İzmit hattını satın almıştı. İzmit-Ankara demiryolu inşa imtiyazı 4 Ekim 1888’de Almanlara verildi.¹⁹ Özyüksel, bu kadar kısa bir sürede, taraflar arasında anlaşma sağlanmasında, Deutsche Bank’ın, %5 gibi düşük bir faiz haddi ile, Osmanlı Devleti’ne 30 milyon Mark kredi açmasının önemli rolü olduğuna vurgu yapmıştı.²⁰ Ayrıca İzmit-Ankara demiryolu hattının imtiyazının alınmasında Almanlarla yapılan bir silah alışverişinin önemli etkisi olmuştu.²¹ Abdülhamit’in tutumunu da burada belirtmek lazım.²²

Şirket, imtiyazı aldıktan sonra 1889 Mayıs’ında yapım çalışmalarına başladı ve çalışmalarını “*o zamana kadar görülmemiş bir hızla*” sürdürdü.²³ Daha İzmit-Ankara hattının çalışmaları bitmeden, Deutsche Bank Eskişehir-Konya hattının

¹⁸ Deutsche Reich, **Vierteljahrshäfte Zur Statistik des Deutschen Reichs (1915)**, Cilt I, s.117-118 ve Shereen Khairallah, **Railways in the Middle East 1856-1948**, Liban, 1991, s.136’dan aktaran Turgut Cura, **Jacques Thobie’ye Göre Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisinde Fransız Nüfuzu ve Çıkarları (1895-1914)**, Kırıkkale Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale, 2007, s.31.

¹⁹ Ortaylı, 24 Eylül 1888 tarihinde çıkan bir irade ile Anadolu demiryollarının inşa ve işletme imtiyazını Alfred Kaulla’ya verildiğini ve 4 Ekim’de de Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme hakkını da aynı kişiye ve dolayısıyla Deutsche Bank’ın önderliğindeki bir konsorsiyuma verildiğini bildirir. Bkz., Ortaylı, a.g.e., s.118. Özyüksel, Alman Dışişleri Bakanlığı’nın onayından kısa bir süre sonra, 4 Ekim 1888 tarihinde, Osmanlı Hükümeti ile Deutsche Bank arasında imtiyaz sözleşmesinin imzalandığını söyler. Bkz., Özyüksel, a.g.e., s.65. Earle bu imtiyaz anlaşmasının imzalanma tarihi olarak 6 Ekim 1888 tarihini verir. Bkz., Earle, a.g.e., s.35. Soy’da 6 Ekim tarihini vermektedir. Bkz., Soy, a.g.e., s.191.

²⁰ Özyüksel, a.g.e., s.65.

²¹ Özyüksel, a.g.e., s.61. 1988 yılında alman silah sanayi İstanbul’a 2.2 milyon marklık silah yollamıştı. Bkz., Rathmann, a.g.e., s.31.

²² Bağdat hattının imtiyazı için gelen bir İngiliz girişimcisinin teklifini inceleyecek olanlar arasında bulunan İsmail Kemal Bey, “*Sultan İngilizlerin bütün imtiyaz taleplerini reddetmek için sadece bahane arıyordu.*” diyordu. Bkz., Sommerville Story, **The Memoirs of Ismail Kemal Bey**, London, 1920, s.245. Bu diğer devletler için de geçerliydi ve rekabetin kızıştığı ortamda imtiyazı almayı kazanan taraf Almanya oluyordu. Bkz., Özyüksel, a.g.e., s.24-25.

²³ Ortaylı, a.g.e., s.120; 2 Temmuz 1890 tarihinde 50 kilometrelik İzmit-Adapazarı hattı tamamlanmış ve düzenlenen devlet töreniyle hizmete girmişti. Bkz., Özyüksel, a.g.e., s.71.

yapımı için imtiyaz talebinde bulundu.²⁴ Raylar Ankara'ya ulaşmadan diğer devletlerden de imtiyaz talepleri geliyordu çünkü hattın burayla sınırlı kalmayacağını diğer devletler de biliyorlardı.²⁵ Ancak Sultan, Eskişehir-Konya arasında 444 kilometrelik bir hattının imtiyazını da İngiltere, Fransa ve Rusya'nın tepkilerine rağmen, 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketine²⁶ vermişti.²⁷ Karal'a göre Almanların, İzmit-Ankara hattındaki hızlı çalışmaları onlara yeni imtiyazlar kazandırmıştı.²⁸ Yeni hattın yapımında da hızlı çalışan şirket, ilk treni 1896 yılında Konya'ya ulaştırdı.²⁹ Böylece 1893 yılında İzmit-Ankara hattı ve 1896 yılında Eskişehir-Konya hattı hizmete açıldı.

Bağdat Demiryolu Ayrıcalığı Verilinceye Kadar Osmanlı
İmparatorluğu'ndaki Alman Demiryolları³⁰

Haydarpaşa-İzmit	91 km
İzmit-Ankara	485 km
Eskişehir-Konya	444 km
Toplam	1020 km

²⁴ Rathmann, a.g.e., s.46.

²⁵ Özyüksel, a.g.e., s.75.

²⁶ Anadolu demiryollarına hakim olacak, Societe du Chemin de fer ottoman d'Anattolie (Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi), Almanların ilk imtiyazı almasından sonra İstanbul'da kurulmuştu. Şirketin kuruluş tarihi hakkında fikir birliği yoktur. Ortaylı, 4 Mart 1889 tarihini verirken bkz., Ortaylı, a.g.e., s.120; Rathmann, 24 Mart 1889 tarihini, bkz., a.g.e., s.41; Soy, 16 Mart tarihini, bkz., Soy, a.g.e., s.193; ve Özyüksel de 23 Mart 1889 tarihini vermişlerdi. Bkz., a.g.e., s.67.

²⁷ Earle, a.g.e., s.37; Ortaylı, a.g.e., s.120-121; Özyüksel, a.g.e., ss.80-83. Soy, anlaşmanın tarihini 13 Şubat ve hattın uzunluğunu da 445 kilometre olarak vermektedir. Bkz., Soy, a.g.e., s.196.

²⁸ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, Cilt:8, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1988, s.176.

²⁹ Earle, a.g.e., s.37.

³⁰ Earle, a.g.e., s.41, dn.2; Rathmann, a.g.e., s.48. Özyüksel, 1896 yılı itibariyle Osmanlı'daki Alman demiryollarının uzunluğunu 1018 km olarak verir. Bkz., Heintze W., "Eisenbahnen in der Türkei", **Mitteilungen der geographischen Gesellschaft**, Cilt XI, Hamburg, 1897, s.48-49'dan aktaran Özyüksel, a.g.e., s.90-91.

3.1.3. Bağdat Demiryolu İmtiyazının Almanlara Verilmesi

Eskişehir-Konya hattının tamamlanmasından sonra 1898'e kadar demiryolu inşaatının devamına ilişkin bir gelişme olamamıştı.³¹ Abdülhamit, hattın devam etmesinden yanaydı. Hattın yapımının Almanlara verilmesini isteyen Abdülhamit³², bizzat kendisi bu konuyu II. Wilhelm'e iletmişti.³³ 1897 yılında çıkan Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında demiryollarının ne kadar önemli olduğu bir kez daha açıkça görülmüştü. 1897 sonlarından itibaren Osmanlı-Alman yöneticileri arasında, Bağdat demiryolu konusundaki görüşmeler canlılık kazandı.³⁴ 20. yüzyıla girerken iki önemli olay Osmanlı-Alman ilişkilerini daha da kuvvetlendirdi. 1897 yılında Marschall von Bieberstein İstanbul Büyükelçiliği görevine getirildi. 15 sene görevde kalacak yeni büyükelçi, bilgisi ve deneyimi sayesinde Alman çıkarlarını en iyi şekilde savunup adeta Almanya'nın Şark politikasına damgasını vuracaktı.³⁵ Diğer önemli olay, II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı ikinci ziyaretiydi.³⁶ Bu ziyaret sırasında ve sonrasında sağlanan sonuçlar, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunu attıran tarihi bir dönüm noktası niteliğindeydi.³⁷ Bu ziyaret sonuçlarını kısa sürede verdi.³⁸ Bu ziyaret ile Bağdat demiryolunun temelleri masa

³¹ Soy, a.g.e., s.201.

³² "Büyük devletler arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan işin sadece iktisadi ve mali cephesidir." Bkz., Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, s.139

³³ Özyüksel, a.g.e., s.101-102; Soy, a.g.e., s.202.

³⁴ Özyüksel, a.g.e., s.107.

³⁵ Marschall von Bieberstein (1842-1912), 15 Şubat 1897 tarihinde, Baron von Wagenheim'in yerine İstanbul Büyükelçisi olarak atanmıştı. Bkz., Earle, a.g.e., s.48; Özyüksel, a.g.e., s.108. Rathmann, "Marschall, büyükelçiliği, Alman yüksek finans çevrelerinin kar çıkarlarını desteklemekle görevli olan çok etkin bir araç haline dönüştürdü." demektedir. Bkz., Rathmann, a.g.e., s.66. Earle da şu yorumu yapıyordu: "...on beş yıl süre ile kuvvetli kişiliğini ve deneyimini Türkiye'deki Alman girişimlerinin gelişmesine adadı." Bkz., Earle, a.g.e., s.48. Cavit Bey notlarında Marschall von Bieberstein hakkında şunları söyler: "Sefir fevkalade zeki bir adam. Zannederim ki, İstanbul'daki süferanın en mukteditir." Bkz. "Meşrutiyet Devrine Dair Cavid Bey'in Hatıraları", **Tanin**, 31 Ağustos 1943.

³⁶ II. Wilhelm, 1889, 1898 ve 1917 tarihlerinde üç kez İstanbul'u ziyaret etmişti. Bu ikinci ziyaretinde, Şam'da: "Padişahın ve 300 milyon Müslümanın dostu olduğunu" belirten ünlü konuşmasını yapmıştı. Bkz., Karal, a.g.e., s.177; Ortaylı, a.g.e., s.18. Imbert, Wilhelm'in "300 milyon Müslüman'ın halifesi olan Padişah hazretleri emin olsun ki, ben daima onun hayranıyım." dediğini aktarır. Bkz., Imbert, a.g.e., s.159. O dönem Kudüs Mutasarrıfı olan Mehmet Tevfik Bey anılarında, imparator ve mahiyetinin seyahati sırasında rahat etmeleri için hummalı bir çalışma yürüttüklerinden bahseder. Bkz., **Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları**, Cilt:1, (Yay. haz. Rezan Hürmen), Arma Yayınları, İstanbul, 1993, s.123.

³⁷ Earle, a.g.e., s.48-49; Ortaylı, a.g.e., s.81; Önsoy, a.g.e., s.41; Özyüksel, a.g.e., s.120-121.

³⁸ Wilhelm'in yaptığı gezinin ilk sonucu, çoktandır Anadolu Demiryolu Şirketi ve Alman Büyükelçiliği'nin, Anadolu Demiryolu'nun başlangıç noktası olan Haydarpaşa'da bir liman yapımı

başında atılmış oluyordu ve ziyaret sonrasında bu anlaşma resmen imzalanacaktı.³⁹ Aralık 1899'da ön anlaşma imzalandı ve 18 Mart 1902 tarihinde taraflar imtiyaz sözleşmesini imzaladılar.⁴⁰ Ancak mali ve idari güçlükler giderilerek⁴¹, 1902 anlaşmasındaki boşluklar 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan yeni sözleşme ile doldurulmaya çalışılmıştı.⁴² Sonuçta 5 Mart 1903 tarihinde kesin olarak Bağdat demiryolu imtiyazı Almanlara verilmiş oldu.

5 Mart 1903 tarihinde 15 milyon frank sermayeli Bağdat Demiryolu Kumpanyası kuruldu. Son anlaşmaya göre, demiryolu Basra Körfezine kadar ulaşabilecekti.⁴³ 1902 tarihli sözleşme ile Anadolu Demiryolu Şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazını elde ediyordu. Bu anlaşma ile, planlanan toplam uzunluk 2467 kilometre ve kilometre garantisi 16.500 frank olarak kararlaştırıldı, ancak kilometre garantisi 15.500 franka indirilecekti. 5 Mart 1903 tarihli anlaşma ile hat 200 kilometrelik, farklı kilometre garantili hatlar olarak inşa edilecekti. Şirket, demiryolunun bu ilk kısmını sekiz sene içinde bitirmekle

için imtiyaz almasını sağlaması oldu. 29 Ocak 1899 tarihinde Haydarpaşa Limanı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi. Bkz., Imbert, a.g.e., s.158; Özyüksel, a.g.e., s.129. Rathmann, II. Wilhelm'in, İstanbul'da kaldığı süre içinde Alman silah sanayisi için yeni karlı siparişler elde ettiğini ifade eder. "*Almanya'daki banka ve sermayesi öyle önemli bir konum kazanmıştı ki, Alman şirketlerinin karlarının padişah önündeki savunuculuğunu artık bizzat II. Wilhelm yapıyordu*" diyen Rathmann, Alman tahtında oturan Krupp hissedarı ve kapitalist II. Wilhelm'in, bu ticari temsilcilik görevini Alman burjuvazisini son derece hoşnut bırakarak yerine getirdiğini belirtir. Bkz., Rathmann, a.g.e., s.69.

³⁹ II. Wilhelm'in 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı ziyarette bu konunun sultan ile imparator arasında görüşülmüştü. Bkz., Özyüksel, a.g.e., s.120-121. Hattın inşasına başlanabilmesi için ortak bulma girişimi Fransızları da projeye dahil ederek başarılmıştı. Böylece hattın %40'ar hissesi Alman ve Fransız sermayedarlarının ve %20'si de Osmanlı yatırımcılara verilecekti. Bkz., Earle, a.g.e., s.59.

⁴⁰ **BOA, A.DVN.MKL**, 43/7, 18.3.1902. Anlaşmanın metni ve Türkçesi bkz., **Osmanlı Döneminde Irak; Plan, Fotoğraf ve Belgelerle**, Editör: Cevat Ekici, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, No:83, Plato Basımevi, İstanbul, 2006, ss.8-11. Ön anlaşma Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens ile Nafia Nazırı Zihni Paşa tarafından imzalandı. 1902 anlaşması ise Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander ile Nafia Nazırı Zihni Paşa tarafından imzalandı.Yapılan araştırmalarda bu anlaşmaların tarihleri konusunda bir birlik yoktur. Tarihler için bkz., Earle, a.g.e., s.69; Ortaylı, a.g.e., s.124-125; Özyüksel, a.g.e., s.169; Soy, a.g.e., s.202.

⁴¹ Ocak 1902 sözleşmesi dış sermaye katılımını sağlayamazsa önemini kaybedecek gibi görünüyordu. Siemens Almanların tek başlarına 800 kilometreden fazla ilerleyemeyeceklerini itiraf etmişti. Bkz., Marshall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 17.1.1902'den aktaran Özyüksel, a.g.e., s.174.

⁴² Earle, a.g.e., s.71; Ortaylı, a.g.e., s.125; Özyüksel, a.g.e., s.175; Soy, a.g.e., s.203, 214.

⁴³ Earle, a.g.e., s.71-72. Güzergah Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Osmaniye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Bağdat, Kerbela, Nefes üzerinden Basra'ya ulaşacaktı. Bu ana hatlardan Urfa, Halep, Kastabol, Hanikin'e ve Basra'dan İran Körfezi'nde henüz saptanmamış herhangi bir noktaya şube hatları döşeyebilecekti. Bkz., **BOA, A.DVN.MKL**, 43/7, 18.3.1902.

yükümlüydü.⁴⁴ Şirketin bu anlaşma ile elde ettiği avantajları şöyle sıralayabiliriz. Bağdat Demiryolu Şirketi döşediği hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bir bölgede maden arama çalışmaları yapabilecek, kum ve taş ocaklarını bedelsiz kullanabilecek, inşaat için kullanacağı keresteleri, devletin ormanlarından elde edebilecekti. Bunlara karşı hiçbir tazminat ödemeyecekti. Şirket aynı şekilde su kaynaklarından yararlanma hakkına da sahipti. Bağdat Demiryolu sözleşmesinin sekizinci maddesi⁴⁵ şirketi, inşaatın yapımında kullanmak amacıyla yurtdışından getirecekleri makine, araç, gereç ve tüm diğer mallara gümrük vergisi ödemekten kurtarıyordu. Bu büyük avantajın yanı sıra şirketin mallarından, sermayesinden ve gelirinden vergi alınmayacaktı Kumpanya, demiryolu boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları açabilecek, demiryolu kuruluşları ve yan kuruluşlar için gerekli elektrik enerjisini sağlamak için elektrik santralleri kurabilecek, demiryolunun işletilmesi ile ilgili depolar yapabilecekti. Ayrıcalık sahiplerine bütün bunlardan başka, Basra’da liman kurma hakkı da verildi. Nisan 1903’te Bağdat projesinin ilk kısmı olarak yapımına başlanan Konya-Ereğli hattı için Konya, Halep ve Urfa aşarlarına el konuldu. Bu vergiler Duyun-u Umumiye’nin kontrolü altında toplanacaktı.⁴⁶

Konya-Bulgurlu arasındaki 200 kilometrelik ilk bölüm 19 ayda tamamlanmıştı ancak bundan sonraki beş sene içinde hiç bir gelişme olamamıştı.⁴⁷ Bir sonraki 38 kilometrelik hat, 1911 yılı ortalarında yapılabilmışti.⁴⁸ Bunun en önemli iki nedeni finansman olanaksızlıkları ve diğer emperyalist güçlerin

⁴⁴ Özyüksel, a.g.e., s.174; Rathmann, a.g.e., ss.76-79.

⁴⁵ Earle, vergi ‘muafiyeti’ ile ilgili 8, maddeyi o güne kadar hiç işitilmemiş bir hüküm olarak verir. “*Demiryolu yapımı ve ıslahı için, ayrıcalık sahiplerinin Osmanlı İmparatorluğu içinde satın alacakları ya da dışardan ithal edecekleri ray, demir, kereste, kömür, lokomotif, vagon ve saire gibi malzeme her türlü vergi ve gümrük resminden muaf olacaktır. Gümrük muafiyeti ayrıca, lokomotifler için ithal edilecek kömüre de, gelirler kilometre başına 15.500 franka ulaşıncaya kadar, uygulanacaktır. Aynı şekilde, ayrıcalığın bütün süresi boyunca Kumpanyanın mallarından, sermayesinden ve gelirinden de vergi alınmayacaktır. Bu anlaşma buna bağlı öteki anlaşmalar ve bunlarla ilgili belgeler, hükümet tahvilleri, garanti ödemeleri, hisse senetleri ve Osmanlı hükümetinin ayrıcalık sahiplerine vereceği senetler hiçbir vergi ve damga resmine bağlı olmayacaktır.*” Bkz., Earle, a.g.e., s.80-81.

⁴⁶ Şirketin sağlamış olduğu avantajlar için bkz., **BOA, A.DVN.MKL**, 43/7, 18.3.1902; Earle, a.g.e., ss.79-82; Karal, a.g.e., s.178; Ortaylı, a.g.e., s.125-126; Özyüksel, a.g.e., s.194-195; Rathmann, a.g.e., ss.79-83; Soy, a.g.e., s.214.

⁴⁷ Cavit Bey, Meclis-i Mebusan’da konu ile ilgili açıklama yaparken şunları söylemişti, “*İlk 200 kilometrelik hat (bittiği) zaman, birden bire mukavelenamenin hükmü değişti. ...teminatın gümrüklerden verilmesi mevzu bahis oldu... Sonra ona karşılık, gümrükten verilmeyerek, Aşara nakledildi. İlk 200 kilometre için bu surette yapıldığı gibi, sonra inşasına karar verilen ve henüz inşa edilmeyen 4 kısım için -ki, 840 kilometre ediyor- gösterilen karşılık da Duyun-u Umumiye’nin fazla-varidatıdır.*” Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.75.

⁴⁸ Earle, a.g.e., s.89-90; Ortaylı, a.g.e., s.131; Özyüksel, a.g.e., s.198.

engellemeleriydi. Özyüksel bu aradaki dönemi şöyle belirtir, “1903 sözleşmesiyle Bağdat Demiryolu imtiyaz mücadelesi sona eriyor. Ama asıl zorlu savaşım bundan sonra başlıyordu.”⁴⁹ Bu proje sadece Anadolu içinde kalsaydı, İngiltere ve Fransa demiryollarının nüfuz sahasına girmediği sürece fazla gürültü koparmazdı diyen Ortaylı, proje şimdi, “İngiltere’nin Mısır ve Basra Körfezi’ndeki, Fransa’nın Suriye’deki siyasi iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara” ulaştığını bildiriyordu.⁵⁰ Imbert, şu tespitte bulunuyordu, “Bağdat demiryolu hattı, ...Hint Okyanusu’ndaki İngiliz tekeli tehdit edecek ve büyük Britanya’nın gurur ve heybetini aşağılayacaktır.”⁵¹ Ve konu zamanla “tamamen siyasi bir problem” durumuna gelmişti.⁵²

3.1.4. II. Meşrutiyet’in İlanı ve Bağdat Demiryolu

Meşrutiyetin ilanına kadar gelen dönemde Bağdat demiryolu inşaatı durmuştu. Bu durum Alman ve Osmanlı İmparatorlukları’nın demiryolundan vazgeçtikleri anlamına gelmiyordu. Görüşmeler sürüyor, başta finansman olmak üzere çeşitli sorunlara çözüm yolları aranıyor. Görüşmeler Deutsche Bank adına Almanya’nın ünlü iktisatçısı Karl Helfferich tarafından yürütülüyordu. Helfferich’in yürüttüğü görüşmeler sonucu 3 Haziran 1908 tarihinde Bağdat demiryolunun devamı konusunda bir anlaşma imzalanmıştı.⁵³ Meşrutiyetin ilanından sonra Abdülhamit yönetimiyle birlikte onun destekçisi konumunda bulunan Almanya’ya karşı bir tutum da baş göstermişti.⁵⁴ İttihat ve Terakki’nin İngilizlere ve Fransızlara olan sempatisi

⁴⁹ Özyüksel, a.g.e., s.196.

⁵⁰ Ortaylı, a.g.e., s.134.

⁵¹ Imbert, a.g.e., s.47.

⁵² Soy, a.g.e., s.221.

⁵³ Özyüksel, a.g.e., s.208. Tekeli ve ilkin bu anlaşma tarihini 6 Haziran 1908 olarak verirler. Bkz., İlhan Tekeli, Selim İlkin, “1908 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s.188. Paul Imbert ise Almanya’nın Balkan işlerinde Osmanlı’dan yana davranarak Bağdat hattını 25 Mayıs 1908’de uzatma hakkını aldığı söyler. Bkz., Imbert, a.g.e., s.165.

⁵⁴ Alman politikacı, ekonomist ve Deutsche Bank yöneticisi Helfferich, 1908 sonlarında banka genel müdürü Gwinner’e İstanbul’dan şunları bildiriyordu: “Tümüyle tersine dönen koşullar altında Marschall’ın konumunun nasıl değişmiş olduğunu görmek üzücü oluyor. Eskiden hemen her şeyi yapmaya gücü yetiyordu, bugün ise iktidarsızlığa mahkum.” Helfferich aynı mektupta büyük bir acizlik içinde Almanya’nın Bağdat demiryolu politikasıyla ilgili olarak şu sonuca varıyordu: “İran

meşrutiyetin ilk yıllarında Almanlara karşı oluşan bu tutumda etkiliydi. Hem Almanya'ya karşı oluşan bu tutum hem de Abdülhamit zamanında ülke zararına verilen imtiyazlara karşı oluşan tepkinin bir göstergesi sonucu, Bağdat demiryolu imtiyazı II. Meşrutiyet döneminde tartışılan konulardan biri olmuştu. Zamanla Alman etkisinin tekrar Osmanlı yöneticileri arasında artması hattın devamına ilişkin yeni anlaşmaların yapılmasını sağlayacaktı.

Almanların hattı ilerletebilmeleri için Osmanlı topraklarında nüfuz sahibi diğer devletlerle de anlaşması gerekiyordu. Kasım 1910'da Rusyalarla yapılan Potsdam anlaşmasıyla Ruslar, Bağdat demiryolu üzerindeki Alman hakimiyetine saygı göstereceklerini bildirmişlerdi.⁵⁵ Ama esas önemli olan, İngiltere ile varılacak bir anlaşmaydı.⁵⁶ Daha önce de gördüğümüz üzere İngiliz çıkarları Fırat ve Dicle havzası ile Basra üzerinde yoğunlaşmıştı. Bu sebeple İngiltere ile Almanya arasında en fazla çatışma çıkarıcı konunun bu bölge olması doğaldı.⁵⁷ Sonuçta, 15 Haziran 1914'de yapılan anlaşma ile Almanlar ile İngilizler anlaşmıştı. Bağdat demiryoluna ilişkin hiçbir güçlük çıkarmayacağına dair teminat veren İngilizlere karşı Almanlar da hattın Basra'da son bulacağını ve İngilizlerden izin almaksızın hattın körfeze bağlanmayacağını taahhüt ediyordu.⁵⁸

Körfezi'ne değin uzanan 'Alman Bağdat demiryolu' düşü, tümüyle suya düşmüştür." Bkz., Rathmann, a.g.e., s.94-95.

⁵⁵ Earle, a.g.e., ss.219-224; Ortaylı, a.g.e., s.139; Soy, a.g.e., s.238, dn.405.

⁵⁶ Abdülhamit, daha projenin başında, planlarının uygulanmaya konmasını engellemek için İngilizlerin ellerinden gelen her şeyi yaptıklarını belirtir. Bkz., Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, s.94.

⁵⁷ Meclis-i Mebusan'da konu ile ilgili görüşmelerde, Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, "*en ziyade rekabet, bu meselede, İngiliz sermayesiyle Alman sermayesi arasında oldu.*" demektedir. Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.59.

⁵⁸ Earle, a.g.e., s.243-244; Soy, a.g.e., s.240.

Alman etkisinin Osmanlı yöneticileri arasında artması ile⁵⁹, ki bunun altındaki en önemli neden olarak 1910 yılındaki Osmanlı borçlanması verilir,⁶⁰ 21 Mart 1911’de Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Kumpanyası arasında yeni anlaşmalar yapıldı.⁶¹ Bu anlaşmalardan birine göre, şirket, Osmaniye’den İskenderun’a bir şube hattı ayıracak fakat Osmanlı Hükümeti buna hiçbir mali yardımda bulunmayacak ve hiçbir kilometre güvencesi de vermeyecekti.⁶² İkinci bir anlaşma ile İskenderun limanı ayrıcalığı 99 yıl için Almanlara verildi.⁶³ 1911 ve

⁵⁹ Meşrutiyetin ilanını izleyen ilk aylarda Almanya’nın İstanbul Büyükelçisi Marschall von Bieberstein ile yapılan mülakatta Büyükelçi, Almanya’nın Osmanlı İmparatorluğu’ndaki yerini korumaya çalışıyordu ve Osmanlı-Alman ilişkilerinin geleceğine yönelik olumlu beyanatta bulunuyordu. Kuşkusuz, Büyükelçi’nin bu tutumu da Osmanlı-Alman ilişkilerinin tekrar eski haline gelmesinde etkili olmuştu. Büyükelçi’nin mülakatta değindiği konulardan bazıları şöyleydi: “*Almanlar Türklerin dostudur... Almanların politikası usul-u idareye tabi değildir... Almanlar Türkleri severler.*” Abdülhamit zamanında Alman hükümetinin Türklerin yararına çok çalışmış olduğunu söyleyen Büyükelçi, bunun bir gün takdir edileceğini belirtiyor. Eski idare devleti günden güne zayıflatıyordu. Ama Almanya öteden beri Türkiye’yi kuvvetlendirmeğe çalışıyordu. “*Türkiye’nin dostu ne kadar ziyade olursa o kadar memnun oluruz. Çünkü hakiki dostların ziyadeleşmesi Türklerin kuvvetini arttırır.*” diyordu. Hüseyin Cahit, “Almanya’nın Şark Politikası”, **Tanin**, 15 Teşrinievvel 1908. Ayrıca Marschall, İttihat ve Terakki’yi yönetimi tamamen ele almamakla ve sorumluktan kaçmakla eleştiriyordu. Ahmet Rıza anılarında Elçi Baron Marschall’ın kendisine şunları söylediğini aktarır: “*Devrimi İttihat ve Terakki yaptı; oysa ülkeyi başkaları yönetiyor. Yürütme gücünü neden elinize almıyorsunuz?..*” Bkz., Ahmet Rıza, **Anılar**, Cumhuriyet Yayınları, 2001, s. 43. İsmail Kemal Bey anılarında Marschall hakkında şunları söyler: “İttihat ve Terakki Komitesi’nin mutlak iktidarı ele geçirmesinden sonra, büyükelçiler arasında, onlara ihtiyatlı yaklaşan sadece Alman Büyükelçisi Baron Marschall von Bieberstein kalmıştı.” Bkz., Sommerville Story, **The Memoirs of Ismail Kemal Bey**, London, 1920, s.348-349.

⁶⁰ Cavit Bey, Almanların bu girişiminden çok olumlu bahsederek “*1908 devrimi ile Büyük Savaş’ın patlak vermesi arasında tarihin yazmadığı en büyük diplomatik zafer...*” der. Bkz., Earle, a.g.e., s.208. Ayrıca Cavit Bey Fransız Elçisi Mösyö Bombard’a “*Almanların bugün efkâr-ı umumiyede yükselen mevkillerini siz yani Fransa, bir hatanız la vücuda getirdiniz. Son istikraz vakası onları yükseltti*” demektedir. Bkz., “Meşrutiyet Devrine Dair Cavid Bey’in Hatıraları”, **Tanin**, 23 Eylül 1943. İstanbul’da borçlanmayla ilgili işlemleri Almanya’nın emriyle sonuçlandıran Helffrich, borçlanmanın sonucunu şöyle değerlendiriyordu: “*İşte bu suretle Fransızlarla İngilizlerin tecavüzleri reddedildi. Ve bizim, Türkiye’de edindiğimiz mevki, Abdülhamit devrinde bile elde edilemedik bir dereceye vardı...*” Bkz., Karl Helffrich, **Die Deutsche Turkenpolitik**, Berlin, 1921, s.23’den aktaran, Mahmut Muhtar, a.g.e, s.210. Earle, 1910 yılında Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman saygınlığının tekrar arttığını ve 1911 yılında bu saygınlığın eski durumuna geldiğini belirtir. Bkz., Earle, a.g.e., s.204. Rathmann, 31 Mart’la rüzgarın terse dönmeye başladığına vurgu yapar. Bkz., Rathmann, a.g.e., s.98.

⁶¹ Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006, s.152; Mahmut Muhtar, a.g.e., s.120. Tanin’de görüşmelerin güzel bir şekilde son bulduğu yazılmaktadır. Bkz., **Tanin**, 20 Mart 1911’den aktaran, Imbert, a.g.e., s.52-53.

⁶² Hasan Tahsin Efendi bu anlaşmanın yapıldığı aynı hafta Meclis-i Mebusan kürsüsünde şunları söylüyordu: “*Bu hafta zarfında Bağdat hattı üzerinde Osmaniye’den İskenderun Körfezi’ne kadar 80 kilometrelik bir şimendifer hattı imtiyazı verilmiştir. Bu yüzde 6 faizli inşaat bedeli de verilmiştir ve bir de İskenderun Körfezi’nde cesim bir rıhtım yapmak imtiyazı vermişlerdir.*” Bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.400.

⁶³ Earle, a.g.e., s.107. Rathmann, bu anlaşmayı şöyle değerlendiriyor: “*Alman emperyalizmi açısından Mart 1911 tarihli anlaşma, Osmanlı imparatorluğunun boyunduruk altına alınması ve istilacı hedeflerin gerçekleşmesi yolunda atılan yeni bir ileri adım anlamına geliyordu.*” Bkz., Rathmann,

1912 yıllarında hat üzerinde yapılan çalışmalar, daha çok Halep'in ötesindeki bölgelerde yoğunlaştı.⁶⁴ Tüm engellemelere, mali ve teknik zorluklara karşılık 1911-1914 yılları arasında aşağıdaki hatların hizmete açılabilmiş olması Özyüksel'e göre, başarı olarak kabul edilir. Bu durum aynı zamanda Osmanlı ve Alman yöneticilerinin Bağdat hattını tamamlamadaki kararlılıklarının bir göstergesi olarak nitelenmişti.

Bağdat Demiryolu'nun 1911-1914 Yılları Arasında İşletmeye Açılan Hatları⁶⁵

Hatlar	Açılış Tarihi	Uzunluğu
Bulgurlu-Ulukışla	1 Temmuz 1911	38 km
Dorak-Yenice	27 Nisan 1912	18 km
Yenice-Mamure	27 Nisan 1912	97 km
Radşu-Halep-Trablusşam	15 Aralık 1912	203 km
Ulukışla-Karapınar	21 Aralık 1912	53 km
Toprakkale-İskenderun	Kasım 1913	59 km
Bağdat-Sumike	2 Haziran 1914	62 km
Trablusşam-Tel Ebiad	11 Temmuz 1914	100 km
Sumike-İstabolat	27 Ağustos 1914	57 km
Istabolat-Samarra	7 Ekim 1914	
Toplam		687 km

Yukarıdaki hatlara 1904 yılında tamamlanan 200 metrelik Konya-Bulgurlu arası da dahil edilirse, Dünya Savaşı patlak verinceye kadar Bağdat demiryolu

a.g.e., s.101. Kütahya Mebusu Hasan Tahsin Efendi bu anlaşmaların neden Meclis-i Mebusan'a gönderilmediğini eleştiriyordu. Bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.400.

⁶⁴ Demiryolu 1912'de Fırat ırmağına vardı ve 1 Kasım 1913'te İskenderun şube hattı tamamlandı. Bkz., Earle, a.g.e., s.109.

⁶⁵ Rathmann, a.g.e., s.102.

projesinin 887 kilometresinin bitirilmiş olduğu gör÷lür.⁶⁶ Böylece hat, yaklaşık 1900 kilometre uzunluğuna ulaştı. Henüz tamamlanamayan hatlar ise Toros dağlarında 38, Amanus hattında 100 kilometrelik bölümler ile 690 kilometre uzunluğundaki Samarra-Musul-Tel Ebiad hattıydı.⁶⁷ Savaş sırasında Toroslar'ı geçen tüneller tamamlandı.⁶⁸

I. Dünya Savaşı'nın bitiminde imzalanan Mondros Mütarekesi ve Sevr Anlaşması ile Almanlara ait demiryolları itilaf devletlerine teslim edildi. 20 Mart 1920 tarihinden itibaren, Ankara-Eskişehir-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatları 20. Kolordu denetimine altına girdi.⁶⁹ 20 Ekim 1921 Ankara Anlaşması ile Bağdat demiryolu hattının bir kısmı Fransızlara verildi. 1928 yılında başlayan demiryolları üzerindeki millileştirme ile Fransız işletmecilere verilen hatlar geri alındı.⁷⁰ Bağdat demiryolunun Anadolu dışında kalıp yapılamayan bölümleri 1940 yılında bitirilebildi.⁷¹

⁶⁶ Eldem, savaşın patlak verdiği yıla kadar, Bağdat demiryolunun Konya'nın ötesinde 1060 kilometre döşendiğini ve işletmeye açıldığını söyler. Bkz., Eldem, a.g.e., s.100.

⁶⁷ Rathmann, a.g.e., s.102; Özyüksel, a.g.e., s.233.

⁶⁸ Ortaylı, a.g.e., s.145, dn.97.

⁶⁹ Bkz. 20. Kolordu'nun 451 nolu, 23 Mart 1336 (1920) tarihli emri. Müdiriyet-i Umumiye İstatistik Şubesi, **Anadolu-Bağdat Demiryolunun 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Safhaat ile Vaziyet ve İşletme Netayici**, İstanbul, 1927, s.7'den aktaran Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", **Osmanlı**, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.672.

⁷⁰ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2001, ss.142-144.

⁷¹ Eggeling-Ritter, **Entwicklung und raumliche Analyse der türkischen Binnenverkehrsnetze**, Bochum, 1979, s.8'den aktaran Özyüksel, a.g.e., s.238.

3.2. BAĞDAT DEMİRYOLU'NA İLİŞKİN TARTIŞMALAR

3.2.1. Eski Bir Konu Yeni Bir Tartışma

Bağdat demiryolu imtiyazı, Abdülhamit döneminde tepki gösterilen ama o zaman için ses çıkartılamayan konulardan birisiydi. Sultan'ın vermiş olduğu kararlardan bazıları ülkenin yararından ziyade, Sultan'ın keyfi idaresine ve otoritesini güçlendirmesine yönelik algılandığı için belli bir kesimin tepkisini çekiyordu. Bağdat demiryolu imtiyazı da bunlardan biriydi. Ekonomik açıdan ele alınan ve eleştirilen konular II. Abdülhamit zamanında ne kadar az olsa da⁷² Jön Türkler Bağdat demiryolu imtiyazına karşı çıktıklarını basın yoluyla ortaya koymuşlardı.⁷³ Ancak bu tepki çok güçlü değildi ve onun etki alanı az, yaptırım gücü ise yoktu.

Bağdat demiryolu projesinin destekçisi olan Abdülhamit'e göre Bağdat demiryolu ile pek çok yarar sağlanacaktı: *“Bağdat demiryolu sayesinde eskiden mevcut olan Avrupa-Hindistan ticaret yolu, tekrardan işe yarar hale gelecektir. Eğer bu yol Suriye ile Beyrut, İskenderiye ve Hayfa ile de irtibat kurmak üzere*

⁷² 1895 yılından itibaren Paris'te yayımlanmaya başlayan Jön Türklerin çıkardıkları dergilerde ilk senelerde iktisadi temalar hemen hemen yoktur, diyen Şerif Mardin, sözlerine şöyle devam eder, *“Bu iktisadi fikir eksikliği Jön Türklerin karakteristik bir unsuru ve uzun zaman telafi edemedikleri bir eksiklerini teşkil etmiştir. Bunu, Jön Türk organlarında çıkan bir yazı daha o senelerde gayet iyi ifade ediyordu: ‘Ölüyoruz, ölüme doğru yuvarlanıyoruz. Bunun esbabına araştırmadık. Yalnız mersiyelerle vakit geçirdik. İhvan-ı hamîyyet hürriyet-i vatan için acı müessir bentler, makaleler yazdı, fakat bunların hepsi sekiz senelik emeğimizin hülâsası, bir müstebidin seyf-i zulmüyle vatanın battığını anlatmak, padişah-ı devranın hain-i vatan olduğunu ispat etmekten ibaret oldu.’* (‘İstikbal Hazırlıkları: Meslek”, **Şura-yı Ümmet**, 15 Muharrem 1320-24 Nisan 1902, s.3) *Bundan dolaydır ki aynı gazetenin 5. sayısında okuyucu mektuplarının iktisadi konular üzerine durması ehemmiyetle tavsife edilmektedir. (Şura-yı Ümmet, 1 Rebiülahir 1320-17 Haziran 1902) Fakat bu tavsiyelerin pek tesirli olduğu görülüyor.*” Bkz., Şerif Mardin, **Türkiye’de İktisadi Düşüncenin Gelişmesi (1838-1918)**, Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Enstitüsü, Ankara, Temmuz 1962, s.55. Ramsaur, aynı konuya işaret etmiş ve Jön Türk felsefesinin kısırlığına değinerek, *“Osmanlı İmparatorluğu’nun maruz kaldığı esaslı problemler hiçbir surette tanımlanmamıştır.*” demişti. Bkz., Ernest E. Ramsaur, **Jöntürkler: 1908 İhtilalinin Doğuşu**, Pınar Yayınları, İstanbul, 2004, s.62. Petrosyan da bu konuda bilgi vermişti: *“Osmanlı imparatorluğu’nun yarı sömürge durumuna değinen Jön Türklerin bu durumun gerçek nedenlerini ve niteliğini hiç ama hiç anlamadıklarım belirtmemiz gerekir.*” Bkz., Yuriy Aşatoviç Petrosyan, **Sovyet Gözüyle Jön Türkler**, Bilgi yayınevi, Ankara, 1974, s.290.

⁷³ 15 Mayıs 1899 tarihli, ‘Osmanlı’ adlı yayın organlarında, Abdülhamit’in yabancılara borçları karşılığı rehin vermediği tek şeyin hava olduğu, günün birinde onun da verilerek halkın boğulacağını yazıyorlardı. Osmanlı gazetesinde, *“demiryolları, limanlar, maden ocakları... hepsi verilen imtiyazlarla yabancılardan ellerindedir... Onların arkasında da elçilikler, bankalar ve kapitülasyonlar bulunmaktadır”* deniyordu. Bkz., Bekir Sıtkı Baykal, **Das Bagdad-Bahn Problem 1890-1903**, Freiburg im Breisgau, 1935, s.94-95’den aktaran, Özyüksel, a.g.e., s.140.

birleştirilirse, yeni bir ticaret yolu ortaya çıkmış olacaktır. Bu yol imparatorluğumuz için sadece iktisadi bakımdan büyük fayda temin etmekle kalmayacak, aynı zamanda, oralardaki kuvvetimizi sağlamlaştırmağa da yarayacağından askeri bakımdan da çok ehemmiyetli olacaktır.”⁷⁴ Ancak, Bağdat demiryolunu Abdülhamit kadar faydalı bulmayanlarda vardı.

Sadrazam Said Paşa hattın güzzarhanının yararlı olmayacağını, kilometre garantisinin çok olduğunu ve şirketin kar paylaşımından hükümete düşen payın az olduğunu bildirerek bu projenin taraftarı olmadığını gösteriyordu.⁷⁵ Ahmet Bedevi Kuran, “... esasen memleketin dış siyasetinde birçok değişikliğe yol açmış olması ve belirli bir cephesi bulunmayan dış siyasetimizin daha çok karışmasına sebebiyet vermesi açısından da incelenmeye muhtaçtır.” dediği Bağdat demiryolu imtiyazı hakkındaki görüşünü şu sözlerle aktarıyor: “...memleketin önemli bir kısmını kat edecek olan böyle bir hattın hiçbir kayıt ve şarta tabi olmayarak, hatta hükümetin ilgili daireleriyle en ufak bir görüş alışverişine bile gerek görülmeden, Alman çıkarlarına feda edilmesi hıyanet değilse, herhalde bir gaflet eseridir.” Ayrıca Ahmet Bedevi Kuran’a göre Almanlara verilen Bağdat demiryolu imtiyazı emsalsiz bir hediye idi.⁷⁶ Mahmut Muhtar Paşa, Bağdat demiryolunun sonuçları itibariyle olumsuz bir girişim olduğuna inanmaktaydı. Çünkü, Türkiye’nin hızlı bir şekilde felakete sürüklendiği devrin başlangıcında, Almanya’nın Bağdat demiryolu siyaseti nedeniyle meydana gelen reaksiyonlar etkili olmuştu.⁷⁷ Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan da yazdığı eserde, Bağdat demiryolu hattının maliyeti ve geçtiği coğrafyaya katkısının az olması sebebiyle bu hatta olumlu bakmıyordu.⁷⁸

⁷⁴ Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, s.94.

⁷⁵ **Said Paşa’nın Hatıratı**, Cilt:2, Kısım:1, Dersaadet, Sabah Matbaası, 1328, ss.196-200. İlber Ortaylı, Almanlara imtiyaz verilmesine karşı çıkan devlet adamlarının başında Sadrazam Said Paşa’nın geldiğini söyler. Bkz. Ortaylı, a.g.e., s.137.

⁷⁶ Ahmet Bedevi Kuran, **İnkılap Tarihimiz ve Jön Türkler**, Kaynak Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 2000, s.88.

⁷⁷ Mahmut Muhtar, a.g.e, s.92. “...Türkiye’ye karşı İngiltere ve Fransa’nın aldığı şiddetli vaziyet, evvelce devr-i Hamidi’de hazırlanıp Jön Türkler’e devredilen o müthiş siyasi çukuru (mezarı) ortaya koydu. Görüldü ki, Osmanlı İmparatorluğu’nun çöküş lahidi olan bu çukur, Bağdat hattı boyunca vurulan Alman kazmalarıyla her gün bir kat daha derinleşmiş imiş.” Bkz., Mahmut Muhtar, a.g.e., s.99.

⁷⁸ Karakin Pastırmacıyan, **Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi**, Dersaadet, 1328, ss.31-33’dan aktaran Mehmet Okur, “Osmanlı’nın Uygulayamadığı Bir Proje; Karakin Pastırmacıyan’ın Şarki Şimendifer Projesi”, **Toplumsal Tarih**, Sayı:179, Kasım 2008, s.53.

Meşrutiyetin ilanıyla birlikte Abdülhamit'in yönetimine karşı çıkan sesler gürleşti ve keyfi olarak görülen uygulamalardan kurtulmaya çalışıldı. Artık Abdülhamit zamanındaki uygulamalar açıkça sorgulanıyordu. Bu sorgunun yapıldığı ve kimsenin çekinmeden düşüncelerini söylediği yer de Meclis-i Mebusan'dı. Ayrıca gazetelerde de bu doğrultuda çıkan haberler geniş yer buluyordu. Bağdat demiryolu imtiyazının mecliste görüşülmesi aslında önemli bir imtiyaz konusunun mecliste ilk kez tartışmaya açılmasına sebep olmuştu. Böylece mebuslar Abdülhamit zamanında verilen bu imtiyaz hakkındaki düşüncelerini açıkça ifade etmişlerdi.

3.2.2. Tartışmaların Başlaması

II. Meşrutiyet döneminde Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin tartışmalar, 27 Şubat 1909 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda başlamıştı. İttihat ve Terakki üyelerinden Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey⁷⁹ tarafından Meclis-i Mebusan'a verilen bir gensoru önergesi ile konu meclise girmiş oldu. İsmail Hakkı Bey, Bağdat demiryolu meselesinin şimdiye kadar mecliste ele alınan en önemli konu olduğunu belirtmişti.⁸⁰ Gensoru önergesini cevaplamak üzere Meclis-i Mebusan'a Nafia Nazırı gelmişti.⁸¹

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi'nde Meclis-i Mebusan'da Bağdat demiryolu hakkında izahat veren Nafia Nazırı, Zihni Paşa olarak kaydedilmişti.⁸² Ancak o tarihte Zihni Paşa Nafia Nazırı değildi. Meşrutiyet ilan edildikten sonra, 1 Ağustos 1908 tarihinde Said Paşa kabinesi toplu olarak istifa etmiş ve bu kabinede Nafia

⁷⁹ Bkz., 1. bölüm, 67. ve 123. dipnotlar.

⁸⁰ Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, "Zannediyorum ki, Bağdat Hattı, Şimdiye kadar burada müzakere edilen mevad (maddeler) arasında en ziyade haizi ehemmiyet bir meseledir. Ve bu sebeple bu bapta mücmelen (özetle) bazı malumat itası lazımdır." demektedir. Bkz., MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.60

⁸¹ A.g.c., s.56.

⁸² II. Abdülhamit zamanında birçok nazırlıklarda ve önemli devlet görevleri yapmış olan Zihni Paşa Mekteb-i Maarif-i Adliye'de okudu. Abdülhamit zamanında dürüst tanınan vezirlerden olduğu için rütbesi alınmamış ve Şura-yı Devlet Reisliği ile Meclis-i Ayan üyeliği yapmıştı. Bkz., İbrahim Alaattin Gövsa, **Meşhur Adamlar: Hayatları-Eserleri**, Cilt:4, (Yay. haz. Sedat Simavi), İstanbul, 1933-1936, s.1598; Aliyar Demirci, **İkinci Meşrutiyet'te Ayan Meclisi 1908-1912**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006, s.116, 495; Mehmet Zeki Pakalın, **Sicil-i Osmanî Zeyli, Son Devir Osmanlı Meşhurları Ansiklopedisi**, Cilt: 19, (Yay. haz. Mehmet Metin Hülagü), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2009, ss.87-93.

Nazırlığı görevinde bulunan Zihni Paşa'nın da nazırlığı düşmüştü.⁸³ Said Paşa yeni bir kabine daha kurdu fakat bu kabinenin yerini kısa süre içinde Kamil Paşa kabinesi aldı. 6/7 Ağustos 1908 tarihinde kurulan Kamil Paşa hükümetinde Nafia Nazırlığı'na Gabriyel Noradunkyan Efendi⁸⁴ getirildi⁸⁵ ve Noradunkyan Efendi bir seneden fazla Nafia Nazırlığı görevini sürdürdü.⁸⁶ Meclis-i Mebusan'da meydana gelen Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin yapılan bir çalışmada da Nafia Nazırı olarak Noradunkyan Efendi'nin ismi verilmektedir.⁸⁷ Bu durumda Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri'nde verilen bilgi şaşırtıcıdır çünkü Zihni Paşa daha sonra da Meclis-i Mebusan'da yaptığı bir konuşmada yine Nafia Nazırı olarak kaydedilmiştir.⁸⁸ Acaba 18 Ocak 1909 tarihinde Hamidiye Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti unvanının Hicaz Demiryolu Nezareti olarak değiştirilmesinden⁸⁹ sonra nezaretin

⁸³ Aykut Kansu, **1908 Devrimi**, İletişim Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2002, s.161; Pakalın, a.g.a. Cilt: 19, s.89.

⁸⁴ Kapriel (Gabriyel) Noradunkyan: (1852-1936): Kadıköy Fransız Okulu'nu bitirdikten sonra Sorbonne Üniversitesi'nde hukuk ve siyasal bilgiler okudu. Abdülhamit zamanında çeşitli devlet görevlerinde bulunan Noradunkyan Efendi, II. Meşrutiyet'ten sonra Nafia ve Ticaret Nazırlığı'na (Ağustos 1908-Ağustos 1909) sonra da Hariciye Nazırlığı'na (Temmuz 1912-Ocak 1913) getirildi. Ayrıca Noradunkyan Efendi meşrutiyetin yeniden ilanından sonra Meclis-i Ayan üyeliğine de seçilmişti. Bkz., **Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi**, Cilt:2, YKY, İstanbul, 1999, s.371; Demirci, a.g.e., s.476; Mehmet Zeki Pakalın, **Sicil-i Osmani Zeyli, Son Devir Osmanlı Meşhurları Ansiklopedisi**, Cilt: 13, (Yay. haz. Cengiz Kartın), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2008, ss.100-104.

⁸⁵ Kansu, a.g.e., ss.161-172; **Türk Parlamento Tarihi, (Meşrutiyete Geçiş Süreci: I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt:1, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1997, s.284; Ahmet Mehmetefendioğlu, **İkinci Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Hükümetleri ve İttihat ve Terakki**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996, s.7-8; Kazım Karabekir, **İttihat ve Terakki Cemiyeti 1896-1909**, Emre Yayınları, 6. Baskı, İstanbul, 2005, s.385-386.

⁸⁶ Gabriyel Noradunkyan Efendi, Hüseyin Hilmi Paşa, Ahmet Tevfik Paşa ve 2. Hüseyin Hilmi Paşa hükümetlerinde Nafia Nazırlığı yapmıştı. Bkz., Mehmetefendioğlu, a.g.t., s.7-63; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:1, ss.284-292; "Nafia Nazırı İstifa Etmiş", **İttihat**, 3 Eylül 1909. Noradunkyan Efendi, 21/22 Temmuz 1912 tarihinde kurulan Gazi Ahmet Muhtar Paşa hükümetinde Hariciye Nazırlığı yapmıştı. Bkz., Mehmetefendioğlu, a.g.t., ss.156-159; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:1, s.306.

⁸⁷ Meclis-i Mebusan'da Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin yapılan tartışmalarla ilgili en önemli ve tek çalışma Gündüz Ökçün'e aittir. Gerçekten de bu makale meclisteki görüşleri yansıtmaya açısından ayrıntılı bir çalışmadır. Ökçün, makalesini 1970'te yayımlaması dolayısıyla konuyu, Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri'nden değil de Takvim-i Vakayi'den takip etmiştir. Ökçün, Nafia Nazırı olarak Noradunkyan Efendi'nin adını zikretmektedir. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", **AÜSBF Dergisi**, Cilt: 25, No:2, Haziran 1970. Çalışmalarında konuya değinen ve Ökçün'den alıntı yapan diğer yazarlar da Nafia Nazırı olarak Noradunkyan Efendi'yi göstermişlerdir. Bkz., Ortaylı, a.g.e., s.138; Soy, a.g.e., s.231.

⁸⁸ 13 Mart 1909 tarihli konuşma için bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:1, 11 Kasım 1324-26 Kasım 1325, s.267. Zihni Paşa'yı bir daha Meclis-i Mebusan'da Nafia Nazırı sıfatıyla görmedik. 5 Nisan 1909 tarihli görüşmeye Nafia Nazırı sıfatıyla Noradunkyan Efendi katılmıştı. Bkz., a.g.c., s.633.

⁸⁹ Gülsoy, a.g.e., s.209. Gülsoy doktora teziyle ilgili olarak yazdığı bir makalede bu tarihi 18 Ocak 1909 olarak değil 18 Şubat 1909 olarak verir. Bkz., Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", **Osmanlı**, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.682.

başına Zihni Paşa'nın geçmesi bu karışıklığa sebep olabilir mi?⁹⁰ Zihni Paşa'nın Meclis-i Mebusan'da Hicaz Demiryolu Nazırı sıfatıyla yaptığı konuşmanın kayıtlarının olması bu ihtimali azaltmaktadır.⁹¹ Belki de araştırmacıların gözünden kaçan küçük bir ayrıntı vardır. MMZC'de Nafia Nazırı olarak Zihni Paşa'nın adı geçse de bu tarihlerde Zihni Paşa'nın Nafia Nezareti ile bir ilgisi olduğunu teyit edemediğimiz için bu karışıklığın nedenini bilmekten uzağız. Bu yüzden dolayı Nafia Nezareti adına konuşma yapan kişiyi, Nafia Nazırı veya Nazır diyerek adlandıracağız.

3.2.3 Nafia Nazırının Açıklaması ve Tepkiler

İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesi sonucunda Meclis-i Mebusan'a gelen Bağdat demiryolu konusu Nafia Nazırı ve mebusları içine alan bir görüşmeyi başlatmıştı. Meclise gelen Nafia Nazırı, İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesini cevaplamış ve onun ardından söz alan mebuslar konu hakkında görüşlerini bildirmişti. İsmail Hakkı Bey'in sormuş olduğu soruları Nafia Nazırı'nın verdiği cevaptan çıkarmak mümkündür, diyen Ökçün, İsmail Hakkı Bey'in sormuş olması muhtemel olan 7 soruyu vermektedir.⁹² Aslında İsmail Hakkı Bey'in gensoru önergesi çok uzun olmayıp, Bağdat demiryolunun neden tamamlanmasının uzun sürdüğü ve neden biran evvel işletmeye açılmak istendiğinin sebeplerine ilişkindir.⁹³ Nafia Nazırı'nın önergeye verdiği cevap ise daha kapsamlıdır ve sadece cevaptan hareket edildiği takdirde Ökçün'e hak vermemek elde değildir. Lynch konusunu meclise getiren gensoru önergesinde de neden meselenin meclis onayına sunulmadığı şeklinde kısa bir soruya karşılık Sadrazam Hilmi Paşa konu üzerine etraflı bilgi vermişti.⁹⁴ Ancak burada durum biraz daha farklıdır. Nafia Nazırı açıklama

⁹⁰ Sicil-i Osmani Zeyli'nde Zihni Paşa'nın 6/7 Eylül 1908'de tekrar Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti'ne tayin olduğu yazmaktadır. Pakalın, a.g.a. Cilt: 19, s.89.

⁹¹ 21 Ocak 1909 tarihili konuşma için bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:1, 4 Kanunusani 1324-9 Şubat 1324, s.275-276.

⁹² Ökçün, a.g.m., s.20. Bu sorular Zabıt Ceridesi'nde yoktur.

⁹³ Müzakere şu konu başlığı altında açılmıştı, "*Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Beyin; Bağdat Demiryolu inşaatının ikmalinin teahhuru sebepleri ve bu hattın bir an evvel işletmeye açılması esbabının istikmaline dair istizah takririne Nafia Nazırı Zihni Paşanın cevabı.*" Bkz, a.g.c., s.56.

⁹⁴ Sadrazam Hilmi Paşa'nın açıklaması için bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, ss.245-248.

yaparken, sorular üzerinden hareket ederek bunları cevaplamıştır. Nazırın ele aldığı konuları (İsmail Hakkı Bey'in sorularını) Ökçün şöyle özetlemiştir:⁹⁵

- “Bağdat Demiryolu İmtiyazı Sözleşmesi niçin gizli tutulmuştur?
- İmtiyaz Sözleşmesinde Osmanlı egemenliğini ihlal edecek nitelikte hükümler var mıdır?
- İmtiyaz Sözleşmesinin siyasi sakıncaları var mıdır?
- İmtiyaz Sözleşmesinde Bağdat Demiryolunun Kuveyt’e kadar uzatılması öngörülmüş müdür?
- Bulgurlu’dan öteye demiryolunun yapımı neden tehir olunmuştur?
- Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat hattı yerine Konya-Bağdat hattının seçilmesinde yabancı parmağı (müdahalesi) var mıdır?
- Doğu Anadolu’da ve Doğu Karadeniz Bölgesinde, Osmanlı Devleti’nin bizzat yapacağı demiryolları dışında, demiryolu imtiyazlarının yalnız Rus sermayedarlarına verileceği hususunda Rusya’ya karşı girişilmiş bir taahhüt var mıdır?”

Nafia Nazırı, açıklamasında, yukarda verilen soruların varlığına işaret ederek onları cevaplamıştı. Nazır, ilk olarak anlaşmanın kasıtlı bir şekilde gizli tutulmuş olduğuna inanmadığına değinir.⁹⁶ Abdülhamit zamanında böyle bir uygulama olmadığı hatta bu konuda bir kanuni hüküm bulunmadığı için bu anlaşma da gizli kalmıştı diyen Nafia Nazırı, yinede anlaşmanın 40-50 kadar kopyasının basılıp dağıtıldığını belirtir. İsmail Hakkı Bey konuşmasında, basılan 50 nüsha “umuma taalluk” etmediği için yani genele yayılamadığı için bir yararı olmadığına işaret eder.⁹⁷ Nazır’a göre, anlaşmanın gizli kalmasını gerektirecek bir yanı da yoktur, “Mademki bu Bağdat Şimendiferi mukavelesinin ehemmiyeti derkardır, arzu

⁹⁵ Ökçün, a.g.m., s.20.

⁹⁶ Nafia Nazırı: “Suali tahlil edersek, efendim, evveleminde görürüz şu noktayı. Mukavele niçin mektum (gizli) tutulmuştur? Zannetmem ki, bu, hususi surette, mahsus niyetle Bağdat Şimendifer mukavelesi mektum tutulmuş olsun.” Bkz., MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.60.

⁹⁷ Anlaşmanın yayınlanmasını sadece Osmanlı halkı değil yabancılarında merak ettiğini belirten Hakkı Bey bu anlaşmanın Avrupa’da yüzlerce basıldığını ve Fransızca bilenlerin okuduğunu belirtir. Bkz., a.g.c., s.59.

*buyurulursa hemen onun tab ve neşrine mübaşeret ederiz.” Hatta Nazır, masrafların bütçeden karşılandığı takdirde tüm anlaşmaların yayımlanmasını önermektedir.*⁹⁸

İmtiyaz sözleşmesinde Osmanlı egemenliğini ihlal edecek nitelikte hükümler olmadığını belirten⁹⁹ Nazır, sözleşmenin siyasi sakıncaları bizim muamelelerimizde olabileceğini ama diğer devletleri kapsayan bir sakıncası olduğunu zannetmediğini söyler.¹⁰⁰ Zaten imtiyazda siyaseten bir sakınca olup olmadığının öğrenilmesi yabancı devletlerle olan ilişkiler bağlamında aydınlanması gereken bir husustur. Öte yandan Nazır’ın değindiği ülke içi siyasetin önemi, diğerinin yanında ikincil bir konumdadır.

Nazır, demiryolunun Kuveyt’e kadar gitmesi hakkında bazı söylentilerin doğru olmadığı ve bu konuda bir açıklık bulunmadığını söyler. Zaten Nafia Nezareti bugün, hattın nerede son bulacağını bilemez çünkü bu çeşitli araştırmalar gerektirir.¹⁰¹ Demiryolunun Burgurlu’dan ilersinin yapımının neden ertelendiği konusunda, bu hattın ilerlemesini çok isteyen Nafia Nazırı şu açıklamayı yapar, “...Bağdat Şimendiferinin hattı ki, Devletin hayatına taalluk eder, Devletin hayat damarıdır, bundan 30 sene evvel, 40 sene evvel niçin yapılmamıştır? Yani bundan evvel birçok sene oldu. Avrupalılara müracaat etmiş iken, ve hatta bila teminat birkaç kişi de talibi bulunmuş iken, Süveyde’den başlayarak, Trablus’tan başlayarak ve Salih’ten başlayarak bunlar o vakit yapılmamış olduğundan dolayı, kabul edilmemiş olduğundan dolayı, bendeniz o hususta teessüf ederim, çünkü

⁹⁸ Nafia Nazırı: “Zaten Nafia Nezareti arzukeştir ki, yalnız Bağdat Mukavelesi değil, umum ne kadar mukavelat yapılmış, imtiyazat mukavelatı varsa, hepsinin gerek Türkçesi, gerek Fransızcası tab ve neşredilerek isteyenlere verilip, müzakere edilmeye, tetkik edilmeye arzukeştir. Fakat onda yalnız bir nokta var. O da biraz masraf meselesidir. İnşallah bütçeye matbuat için koyduğumuz paraya karar verecek olur iseniz, o neşriyatı da yaparız.” Bkz., a.g.c., s.57. Bu konuda daha önce, Halep Mebusu Ali Cenani Bey, “Bilumun imtiyazatın şartname, imtiyaz fermanı ve sair müteferriatunun birer suretlerinin Nafia Nezareti’nden celbiyle arzu buyuracak Mebusu Kiramın nazarı ittularına vazedilmek üzere kütüphane ve yahut kaleme vazı...” teklifinde bulunmuştu. Bu teklif Meclis-i Mebusanca kabul edilmişti. Bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:1, 4 Kanunuevvel 1324-9 Şubat 1324, s.353. Ancak Bağdat demiryolu imtiyazı konusunda yapılan görüşmelerden 4 gün sonra Ali Cenani Bey, bu konuyla ilgili hala bir cevap gelmediğini bildiriyordu. Bkz., MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.157-158.

⁹⁹ Nafia Nazırı: “...bendeniz mukaveleyi yukardan aşağıya kadar okuduğum gibi, mukavelatı dahi gözaltına aldım. Ve orada Devlet-i Aliyemizin hakimiyetine dokunur bir nokta görmedim.” Bkz., a.g.c., s.57.

¹⁰⁰ Nafia Nazırı: “...siyaseten maksat, eğer dahili bizim muamelatımızın siyasisi ise, anlarız. Yok, düvel-i saire ile olan muamelat, muhaberat hakkındaki siyaset ise, ona dair de zannetmem ki, mukavelenamenin onlara şümulü olacak bir ciheti bulunsun.” Bkz., a.g.c., s.57.

¹⁰¹ A.g.c., s.57.

şimendiferlerin esasen bizim memleket için elzem olduğunu teslim ile beraber, zaten Bağdat hattı şimendiferi eğer 30-40 sene evvel başlanmış ve elhaletühazihi (şimdi) yapılmış, bitmiş olsaydı, devletimizin siyasi mevkii tamamiyle esaslı bir hale vaz olunmuş olur idi.”¹⁰²

Bu noktaya kadar yeterli açıklamada bulunduğunu ve bundan sonraki iki hususu da Hariciye Nazırı Vekili sıfatıyla bildiği kadarıyla cevaplamaya çalışacağını söyleyen Nafia Nazırı'na göre, güzergah olarak, Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat hattı yerine Konya-Bağdat hattının seçilmesinde yabancı müdahalesi yoktu.¹⁰³ Doğu Anadolu'da ve Doğu Karadeniz Bölgesi'nde, Osmanlı Devleti'nin bizzat yapacağı demiryolları dışında, demiryolu imtiyazlarının yalnız Rus sermayedarlarına verileceği konusunda ise eskiden yapılmış bir anlaşma varsa onun uygulanması gerekirdi.¹⁰⁴

Nafia Nazırı'nın açıklamalarından sonra sözü, gensoru önergesinin sahibi İsmail Hakkı Bey aldı. İsmail Hakkı Bey öncelikle Nafia Nazırı'nın açıklamalarına katıldığı yegane tarafın, yani bu açıklamanın faydalı olduğu görüşünün kesinliğine değindi.¹⁰⁵ Bu önerge ile kimseyi zor durumda bırakmak istemediğini, amacının sadece konu ile ilgili gerekli açıklamaların yapılması olduğunu belirterek¹⁰⁶ uzun ve kapsamlı bir şekilde sunacak olduğu konuşmasına başladı.

¹⁰² A.g.c., s.57-58.

¹⁰³ Novıçev, eserinde Rusların bütün gücüyle demiryolunu doğudan uzaklaştırmaya çalıştığını ve bunu da başardığını yazmaktadır. Bkz., Novıçev, a.g.e., s.129-130.

¹⁰⁴ Nafia Nazırı: “*Yukarıki Kayseri-Sivas-Diyarbakır Hattının inşasında ecnebi müdahalesi yoktur. Yalnız deniliyor ki, Rusya Hükümeti ile acaba bir taahhüt var mıdır? Karadeniz’de ve o taraflarda yapılacak şimendifer hatlarını Devlet-i Aliye kendisi yapmayacak olursa, Rus sermayedarına verilmesi için bir taahhüt var mıdır ve bu taahhüdün mahiyeti ve esası nedir, soruluyor. Bu husus hakkında şu dakikada vakıa tamamiyle izahat-ı resmîye vermeye mazur isem de yalnız bir şey söyleyebilirim. Efendim, usul-ü Meşrutiyet-i Rusya’da henüz takarrür etmediği bir zamanda ve Devlet-i Aliye’nin usulü Meşrutiyeti tekarrür etmediği bir zamanda yapılmış olan her ne mukavelat mukarrerat-ı saire bulunursa, ahiren teşkilat-ı cedidede görülecek olan tadilatı hakkında tarafeyn öyle bir vaziyette bulunur.*” Bkz., a.g.c., s.58.

¹⁰⁵ İsmail Hakkı Bey: “*Evvelemirde Nazır Bey hazretlerine, bir sözünden dolayı, teşekkür ederim. Zira, bu bapta vaki olan istizahtın elbette bir faidesi olacağını kendileri de beyan buyurdular. Bu cihet şayanı teşekkürdür...*” Bkz., a.g.c., s.59.

¹⁰⁶ “... bu izahatı hiçbir vakitte, ne Nafia Nazırı Beyefendi hazretlerini mevkii müşkile vazetmek ve ne de Hariciye Nazırı Tevfik Paşa Hazretlerini müşkül bir mevkiye sokmak için talep ettim” diyen Hakkı Bey, amacının ne olduğuna ilişkin şunları söyler, “*Tek izahat versinler de, gerek milletin hakikaten teşne olduğu (ihtiyaç duyduğu) bazı malumatı versinler ve gerek haricen eğer mümkün ise vazı tesirat icra etsinler. İşte bu istizahtan maksadı acizanem bu idi.*” Bkz., a.g.c., s.59. İsmail Hakkı Bey, Lynch meselesi ile verdiği gensoru önergesi üzerine söz aldığı zaman da aynı şekilde bir beyanatta bulunmuştu. Bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunisani 1325, s.259.

İsmail Hakkı Bey, bir taraftan Nafia Nazırı'nın verdiği cevaplara karşılık verirken diğer taraftan imtiyazın, memleketin zararına olan hükümleri üzerinde duruyordu. Nazır'ın sözleşmenin, yabancı devletleri kapsayacak bir sakıncası olmadığına ilişkin açıklamasına, İsmail Hakkı Bey şöyle karşılık verir, “(bu hattın) *Ecnebi sermayesiyle yapılması maksut ve mukarrer olduğundan (kararlaştırıldığından) dolaydır ki bizden ziyade alakadar olanlar diyebilirim ki ecnebi sermayedarandır. Bu Mesele de ecnebi devletler bizden ziyade rahatsız oluyorlar. Ve olacaklar. Biz burada uykuya dalmış olduğumuz sıralarda keşmekeş en ziyade onların arasında idi. Bizim bir şeyden haberimiz yok iken, diğer devletler arasında münakaşa, rekabet ve buna mümasil şeyler vukua geliyor idi.*”¹⁰⁷

İsmail Hakkı Bey'in eleştirdiği konulardan en önemlileri kuşkusuz hattın güzergahı, kilometre teminatı ve şirkete tanınan diğer ayrıcalıklardı. Hakkı Bey'in eleştirilerinde siyasi konular geçse de, eleştirilerin temelinde bu imtiyaz ile Osmanlı ekonomisinin uğradığı büyük zararlar yer alıyordu. Mesela, güzergahın kuzeyden (Sivas- Diyarbakır çizgisinden) değil de Toros Dağları üzerinden geçmesi, hattın masrafını arttırıyordu.¹⁰⁸ Yine eleştirilerinde siyasi olarak vurgu yaptığı, imtiyazın daha iyi şartlarda başka bir talibe verilmemesinin nedeni olan yabancı etkisi¹⁰⁹, mali yönden Osmanlıyı büyük zarara sokan bir durum yaratmıştı. Şöyle ki hattı teminatsız olarak (kilometre garantisiz) yapmak isteyen talipler olmasına rağmen imtiyaz Almanlara verilmişti. İsmail Hakkı Bey, Bağdat demiryolu görüşmelerinden önce, bir İtalyan'ın teminatsız bir demiryolu imtiyazı almak için 2-3 sene uğraştığını, sonra bir Fransız'ın da bu imtiyazı almaya çalıştığını ama başarılı olamadığını belirtmişti.¹¹⁰ Bu talipler hatları teminatsız olarak inşa etmeyi talep ediyorlardı. Bu tür başvurular 1896 yılında Eskişehir-Konya hattının hizmete açılmasından sonra

¹⁰⁷ MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.59.

¹⁰⁸ İsmail Hakkı Bey: “...bir kere Toros silsile-i cibaline (dağlarına) müsadif olmak hasebiyle, daha mebdeindeyken (başlangıcında) müthiş bir maniaya uğruyor. Ve masrafı gayet külli oluyor.” Bkz., a.g.c., s.61

¹⁰⁹ İsmail Hakkı Bey: “Birçok kimsenin nüfuzu cereyan etmiş, birtakım adamlar müdahale etmişler, onun üzerine böyle bir mukavelename akd olunmuş. Yoksa, esasen imtiyaz verildiği zaman, herhalde bazı şerait riayet etmek lazım gelirdi. İmtiyaz münakaşa edilir, ilan olunur, ondan sonra ihale edilir. Daha müsait şerait gösterecek sermayedar var ise, imtiyaz onlara teklif edilirdi.” Ama, Hakkı Bey, öyle yapılmayıp anlaşmanın saraydan verilen emirler ile gizli yapıldığını belirtmişti. Bkz., a.g.c., s.61.

¹¹⁰ Bkz., A.g.c., s.60.

dahi olmuştu.¹¹¹ İngiliz şirketi adına hareket eden bir temsilci bu hattın inşasının teminatsız olarak kendilerine verilmesini teklif etmişti.¹¹² Ancak imtiyaz, 15.500 franklık kilometre garantisi ile Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na verilecekti.¹¹³ İsmail Hakkı Bey, zaten çok olan bu tutarın çeşitli yollarla yükseldiğine dikkat çekiyordu, “*Kumpanya, memlekete inşaat için ne ithal etse, gümrükten muaftır. Her ne lazımsa hariçten getirdiği zaman % 8 olan gümrükten istifade edecek. Kaldı ki, bu resim devletin kesesinden çıkıyor. Hakkaniyet aramak icap etse, bu gümrük resminden hasıl olan istifadeyi teminata zam ve ilave etmek lazım geliyor. Halbuki bu muhik değildir. Bu suretle, verilen teminat yekunu haddi muayyeni olan 15.500 franka nazaran pek kabarıyor. Fazara, 16 bin, 17 bin oluyor. Diğer pek mühim bir nokta, para istikraz ediyoruz. Fakat aldığımız parayı %100 alamıyoruz. Mesela, 100 milyon frank istikraz ettiğimiz vakit, hakikatte 100 milyon frank borçlanıyoruz. Fakat aldığımız, elimize geçen para 85 milyon bu suretle her 100 milyonda, faraza, birçok paralar zayi ediyoruz. Bu %15 zararı, her kilometre başına hesap edersek, bunu kilometre başına taksim edersek, o vakit zahirde 15.500 frank olan teminatın belki 20 bin franka baliğ olduğunu görürüz ki, bu artık fahişin fahişi.*”¹¹⁴ İsmail Hakkı Bey'e göre, devletin girdiği zararlardan bir başkası, hattın her 200 kilometrede yeni anlaşma yapılması durumundan kaynaklanıyor olmasıdır. Her anlaşma ile yeni borçlanmalar yapılması ve bu borçlanmalarda komisyonculara yüzdeler verilmesi devletin zararına olmaktadır. Kilometre başına gösterilen inşaat masrafı 269.000 franktır. Bu da fazladır ve en az 60-70 bini devletin kesesinden çıkmaktadır.¹¹⁵

¹¹¹ Marschall, Bağdat Demiryolu ile ilgili görüşmeleri devam ettirirken rakip gruplar da Babali'ye imtiyaz başvurusunda bulunmuşlardı. Padişah'ın daha evvel Deutsche Bank'a karşı koz olarak kullanmaya çalıştığı Fransız teklifi, İzmir-Kasaba Demiryolu yöneticisi M. Cotard tarafından yapılan başvuru ile resmi bir hal alıyordu. Cotard, demiryolunu Konya'dan Bağdat'a kadar kilometre garantisi talep etmeksizin döşeyebileceklerini beyan etmişti. Bkz. Saurma'dan Başbakan H. Schillingsfürst'e 4.11.1896 tarihli rapor ve Deutsche Bank'tan Elçilik Müşavirliği'ne 12.11.1896 tarihli mektup, Johann Manzenreiter, **Die Bagdadbahn: Als Beispiel Fur Die Entstehung Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)**, Bochum, 1982, ss.100-104'den aktaran Özyüksel, a.g.e., s.112.

¹¹² Karal, a.g.e., s.177.

¹¹³ İmtiyaz Sözleşmesinin 35. maddesinin birinci fıkrasında kilometre teminatı sorunu şu şekilde düzenlenmişti: Osmanlı Hükümeti inşa edilecek ve işletilecek hattın her kilometresi için yılda 11.000 frank teminata bulunacak ve söz konusu teminat %4 faizli bir istikraz ile karşılanacaktı; Osmanlı Hükümeti, ayrıca, işletilen demiryolu için işletme giderlerini karşılamak üzere kilometre başına yılda 4.500 franklık bir teminat göstermekteydi. Aynı maddenin 10. fıkrasında da, Anadolu Demiryolları hatlarına tahsis edilen teminat akçesi fazlası söz konusu 4.500 franklık teminata karşılık olarak gösterilmişti. Böylece Bağdat Demiryolu imtiyazında kilometre teminatı, toplamda 15.500 frank oluyordu. Bkz., Ökçün, a.g.m., s.39.

¹¹⁴ A.g.c., s.62.

¹¹⁵ A.g.c., s.62.

İsmail Hakkı Bey'in değindiği diğer konu şirketin gelirinin bölüşülmesiydi. Hükümet 4.500 franka kadar olan geliri şirkete bırakmıştı. 4.500 franktan, 10.000 franka kadar olan kısım Osmanlı Hükümeti'ne ait olacaktı ve 10.000 franktan sonraki kısım ise, şirket ile hükümet arasında %40'a %60 oranında pay edilecekti. Ayrıca şirketin geliri, 4.500 frankı bulmazsa eksik kalan tutar hükümetçe tamamlanacak ve fazla olur da hükümet bu fazladan payını alırsa, bu para da hattın yapım borçları için Duyunu-u Umumiye'ye verilecekti.¹¹⁶ İsmail Hakkı Bey 10.000 franktan fazla olan gelirin şirketle paylaşılmasında bir anlam görememişti ve Osmanlı Hükümeti'ne düşen %60 payın, her şeyden önce demiryolu için çıkarılmış olan Osmanlı tahvillerinin anapara ve faizlerini karşılamak üzere Duyun-u Umumiye İdaresi'ne verilmesini de eleştirmişti.¹¹⁷

İsmail Hakkı Bey, şirketin bir imtiyaz ile pek çok imtiyaza sahip olduğuna dair bilgiler vermişti. İmtiyaz Sözleşmesinin 22. maddesi ile şirket bazı konularda tekel sahibi oluyordu. 22. madde şöyleydi, “...*Hattın iki tarafında 20'şer kilometre dahilinde ne kadar maden çıkarsa, işletmeye, amme nizamına tevfiği hareket ederek işletmeye selahiyattardır.*” Bu madde ile şirket, hat boyunca 20 kilometrelik alanın her hangi bir yerinde maden işletebilecekti. Gümrük muafiyeti de bulunan şirketle, kimsenin bu bölgede yarışamayacağına değinen Hakkı Bey'e göre, bu anlaşma dolaylı yoldan bir maden imtiyazıydı¹¹⁸ ve İsviçre'den daha geniş bir araziyi kapsıyordu.¹¹⁹ Chester projesinde demiryolunun, hiçbir ödeme yapılmadan sadece

¹¹⁶ “...*işletilecek hattın beher kilometresine senevi maktu olarak dört bin beş yüz frank işletme masrafı temin edüp mezkur hattın hasılat-ı gayr-ı safiyesi kilometre başına dört bin beş yüz franktan ziyade olur ve on bin frankı tecavüz etmez ise dört bin beş yüz frankdan fazlası tamamen hükümet-i seniyyeme aid olacağı gibi hasılat-ı gayr-ı safiye on bin frankı tecavüz eder ise on franka kadarı yine berminal-i muharrer taksim olunmak üzere on bin frankdan itibaren vuku bulacak fazlanın yüzde altmış hükümet-i seniyyeme ve kırkı şirkete olacağı ve işbu iki fazladan Devlet-i Aliyeme aid olanları sabıküz zikr taksit-i senevinin tesviyesine karşılık olub bunun tediyesinden sonra baki mikdarı hükümet-i seniyyeme tesviye kılınacağı ve kilometre başına hasılat-ı gayr-ı safiye dört bin beş yüz franga baliğ olmadığı takdirde bunun noksanını ikmal (olunacağı) ...” Bkz., BOA, ADVN.MKL, 43/7, 18 Mart 1902.*

¹¹⁷ A.g.c., s.63; Ökçün, a.g.e., s.41.

¹¹⁸ İsmail Hakkı Bey bölgenin maden açısından zenginliğini şöyle anlatıyordu, “*Toros Dağları'ndaki serveti madeniye malum olduğu gibi bilhassa Irak cihetlerinde, Ergani cihetlerindeki madenlerin ehemmiyeti kimsece kalbili inkar değildir. Ve mesela Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki, Bakü madenlerine Amerika'daki madenlere muadildir. Çünkü akıyor, nehir gibi akıyor. Kezalik daha aşağıda Bağdat civarında öyle cari neft petroler var. Ergani Madeni'nden şimdi vakta istifade olunmuyor vesaitli nakliye mefkud olduğu için o kadar kar vermiyor. Fakat şimendifer yapılırsa tabii varidat daha ziyade artar. Daha ziyade suhulet kesbeder.*” Bkz., a.g.c., s.63.

¹¹⁹ A.g.c., s.63. Çavdar o günlerde, Bağdat demiryolu'nun uzunluk ve yatırım hacmi açısından Santa-Fe Demiryolu Şirketi'nin Chicago-Los Angeles; Union Pacific Demiryolu'nun Omaha-San Francisco

hat etrafında sahip olduğu 20'şer kilometrelik alan üzerinde verilen hakla yapılmasının kararlaştırıldığı hatırlanacak olursa, bu konuda İsmail Hakkı Bey'in ne kadar haklı olduğu daha rahat görülür. Ayrıca şirket aynı alanda tuğla ve kiremit fabrikaları kurabilecek¹²⁰, şube hatlar yapma inisiyatifi şirketin elinde olacak¹²¹, Fırat ve Dicle nehirlerinde liman yapabilecek, su ve elektrik gücünden faydalanabilecek ve eski eserleri ruhsatsız olarak çıkarabilecekti.¹²² Tüm bunlar İsmail Hakkı Bey için birer imtiyazdı ve sonunda bir imtiyaz alan şirket, böylece 7-8 imtiyaza sahip oluyordu.

3.2.4. Bağdat Demiryolu İmtiyazına ve İsmail Hakkı Bey'in Eleştirilerine Karşı Diğer Mebusların Tutumu

İsmail Hakkı Bey'in ağır eleştiriler içeren konuşmasına diğer mebuslardan karşı çıkan olmamıştı. Ondan sonra söz alan mebuslar Hakkı Bey'in konuşmasını genel olarak yeterli ve tatmin edici bulmuşlardı. Beyrut Mebusu Süleyman El Bestani Efendi¹²³ ve Erzincan Mebusu Osman Fevzi Efendi¹²⁴, İsmail Hakkı Bey'in

hatlarıyla mukayese edildiğini yazıyordu. Bu hatlar o zaman için inşa edilen en uzun hatlardandı. Bkz., Tevfik Çavdar, **Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu**, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s.130.

¹²⁰ İsmail Hakkı Bey: “*Sermaye kuvvetli, vesaiti nakliye elde, gümrük muaflığı gibi bir istifade de var. Ondan sonra gelsin başkası da bir tuğla fabrikası yapsın. Demek oluyor ki, 2.800 kilometrelik hat güzergahında ne kadar tuğla fabrikaları varsa, hepsinin imtiyazı yine onun elinde. Bu ise ikinci bir imtiyaz daha demektir.*” Bkz., a.g.c., s.63.

¹²¹ Belirlenen 7-8 şube hat vardır ve şirket, isterse onları yapabilir. Şube hatlarda, şirkete sorulmadan başka bir girişimciye imtiyaz verilemez. Böylece bu da Hakkı Bey'e göre bir tekeldir. Bkz., a.g.c., s.63-64.

¹²² Hakkı Bey, liman imtiyazına bir şey demiyor ama asar-ı atika (eski eserler) hakkında aynı hoşgörüyü göstermiyor. Çünkü şirket, bu eserleri ruhsatsız olarak çıkarabilecekti ve bunların arasında milyonlar değerindeki ayrıca manevi değeri de çok fazla olan Babil harabeleri vardı. Bkz., a.g.c., s.64. Abdülhamit'in II. Wilhelm'e tanıdığı bu hakkı İttihatçılar kaldırmıştı. Bkz., İlhan Tekeli, “İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika”, **Toplum ve Bilim**, Sayı:28, Kış 1985, s.124.

¹²³ Süleyman El Bestani (Bustani) Efendi (1856-1925): 1. dönem Beyrut mebusudur. Arap ve müstakildir. Eşraflar ve yazarlık yapmıştır. 21 Ocak 1911'de Meclis-i Ayan üyeliğine seçilmiş ve Sait Halim Paşa hükümetinde Ticaret ve Ziraat Nazırlığına getirilmişti. Bkz., Fevzi Demir, **Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2007, s.370; Feroz Ahmad, Dankwart A. Rustow, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Meclisler: 1908-1918”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı:4-5, İstanbul, 1976, s.280; **Türk Parlamento Tarihi (I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt: 2, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1998, s.161-162. İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther tarafından İngiltere'ye sunulan raporda Süleyman Bustani ile ilgili verilen bilgi şöyledir: “*O tek Hıristiyan Arap vekildi ve öğrenmeye istekli, geniş görüşlü, Anadili Arapça'nın yanı sıra Türkçe ve oldukça akıcı Fransızca ve İngilizce konuşabilen biriydi. Arapça bir çok eserin yazarıdır. Ayrıca*

izahatını gayet güzel bulup üstüne söylenecek bir şey olmadığını belirtmişlerdi. Halep Mebusu Ali Cenani Bey¹²⁵, de yapılan açıklamanın yeterli olduğuna değinmişti. Hattın, Adana'dan Musul'a kadar hiçbir önemli yerleşim birimine uğramadığını belirten Cenani Bey, konuşmasının sonunda, “*Bu imtiyaz fevkalade muzırdır.*” demişti.¹²⁶ Halep Mebusu Nafi Paşa¹²⁷, İsmail Hakkı Bey'in açıklamasının her noktasına katıldığını bildirmişti.¹²⁸ Diyarbakır Mebusu Arif Efendi¹²⁹ de yapılan açıklamalara karşı çıkmamıştı. Ancak demiryolunun geçtiği bölgelerin kalkınmasının daha hızlı olacağı bilinciyle olsa gerek¹³⁰, mebusu olduğu

bu dile bir Omirus çevrisi de yapmıştır. Odyssey Çevrisi'nin Butcher ve Lang'in İngilizce çevrilerine rakip olacak kadar iyi olduğu belirtilmiştir.” Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65'den aktaran Yaşar Özüçetin, Sıddık Yıldız, “14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: ‘İngiliz Gözüyle Osmanlı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan’”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Volume:1, Issue:2, Winter 2008, s. 381, http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi2/sayi2pdf/ozucetin_yasar_ve_yildiz_sadik.pdf (Son erişim, 24.7.2008), s. 380. Süleyman El Bestani Efendi, 11 Şubat 1909 tarihinde Bağdat demiryolu imtiyaz şartlarının tetkikine dair bir karar vermişti. Bkz., a.g.c., s.582.**

¹²⁴ Osman Fevzi (Topçu) Efendi: 1. dönemde Erzincan mebusu olan Osman Fevzi Efendi, Türk, İttihatçı ve ulemadır. Bkz., Demir, a.g.e., s.374; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.277; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.277.

¹²⁵ Bkz., 2. bölüm, 203. dipnot.

¹²⁶ A.g.c., s.71.

¹²⁷ Bkz., 1. bölüm, 133. dipnot.

¹²⁸ A.g.c., ss.68-72.

¹²⁹ (Pirinççizade) Arif Efendi (1878-1909): 1. dönem Diyarbakır mebusudur. Kürt ve müstakildir. Eşraf ve toprak sahibidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.373; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.276; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.333.

¹³⁰ Demiryollarıyla birlikte tarım ürünlerinin taşınması ucuzluyor böylece sadece kendi ihtiyacı için üretim yapan çiftçiler de satış için üretim yapmaya başlıyordu. Ayrıca yeni tarım alanları açılıyor hem çiftçinin geliri hem de buna bağlı olarak devletin aldığı vergi miktarı artıyordu. Mesela, Anadolu Demiryolu'nun geçtiği sancaklarda –İzmit, Kütahya, Ertuğrul ve Ankara- tarımından alınan vergiler on yıldan uzun bir zaman içinde %174 oranında artmıştı. Bunun sonucunda tarım ürünlerinde dışa bağımlılık azalıyor hatta ihracatta artış meydana geliyordu. Demiryollarının askeri alanda da büyük faydası vardı. Demiryollarının bir başka faydası, göçmenlerin demiryolu güzergahlarında yeni açılan tarım alanlarına yerleştirilmesiydi. Bkz., Donald Quataert, “19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:6, İletişim Yayınları, s.1631. 1889 ile 1911 yılları arasında bütün ülkede toplanan aşarın %63 oranında arttığını ama bu oranın demiryolunun geçtiği bölgelerde %114 olduğunu söyleyen Yerasimos, demiryolu sayesinde tahsildarların ülkeyi daha kolay dolaştıklarını, ekonominin dış pazara yönelmeyi teşvik ettiğini ve üretimin daha kolay denetlendiğini sözlerine ekler. Bkz., Stefanos Yerasimos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye (Tanzimattan I. Dünya Savaşına)**, (çev. Babür Kuzucu), Gözlem Yayınları, İstanbul, 1975, s.964. Ayla Efe, Almanların Bağdat demiryolu hattından en önemli beklentilerini demiryolu güzergahı ve onun hinterlandında üretilen hububatın İstanbul'a ve buradan da Avrupa'ya taşınması olarak yorumlar. Bu beklenti nedeniyedir ki, Anadolu demiryollarını “hububat hattı” olarak yorumlamakta pek yanlış olmayacaktır der. Bkz., Ayla Efe, “Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”, http://www.ankara.edu.tr/kutuphane/otam/otam_2005_sayi18/05.pdf (Son erişim, 14.7.2008). Ayrıca bkz., Ayla Efe, **Eskişehir Demiryolu**, Anadolu Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir, 1998.

bölgenin çıkarlarını düşünen Arif Efendi, İsmail Hakkı Bey'in belirttiği değişikliklerin yapılmasını ve Konya-Basra arasının çok mühim olduğu için bu hattın inşasına en kısa zamanda başlanmasını istemişti.¹³¹ Sadece, İsmail Hakkı Bey'in, hükümetin imtiyazı geri almasına ilişkin bir açıklık olmadığı görüşüne¹³², İstanbul Mebusu Zöhrap Efendi katılmamıştı.¹³³ “*Bu yapılan muamele, mukavele değil, bir defteri atıfettir (şefkat gösterisi)*” diyerek anlaşmaya tepkisini gösteren Zöhrap Efendi genel olarak İsmail Hakkı Bey'in açıklamaları yeterli bulmuş ancak İsmail Hakkı Bey'in sadece esaslara değindiğini ve kendisinin de zararların herkesin aklında daha iyi kalması için bazı rakamları vereceğini söylemişti. Zöhrap Efendi'ye göre, şirket kendisini garanti altına almış ve her noktada karlı bir girişimde bulunmuştu.¹³⁴ Zöhrap Efendi'nin, ne kadar zarara uğradıklarını ve açıklamasının esasını şu sözü gayet iyi gösteriyordu, “*...kendi (hükümetin) menfaati meşruası haricinde olmak üzere tam 20 milyon Osmanlı lirası gibi bir atıfete nail olmuştur.*”¹³⁵

Meclis-i Mebusan görüşmelerinde, Bağdat demiryolu konusunu ayrıntılı bir şekilde ele alan diğer bir konuşmacı Selanik Mebusu Cavit Bey¹³⁶ idi. Ulum-ı

¹³¹ A.g.c., s.72.

¹³² İsmail Hakkı Bey: “*...icabında devlet bunu geri alabilecek olsa kurtulacağız, fakat öyle suretle istirdat edebilecek geri satın alabileceğimiz ki hiçbir vakit mümkün olmayacak.*” Bkz., a.g.c., s.64.

¹³³ Zöhrap Efendi: “*Bağdat hattını dilediğimiz zaman satın almak selahiyetini haiziz. Bu satın almak tabiri, haddizatında oldukça, gariptir, Niçin? Çünkü bu hattı Devlet, kendi yapıyor zaten. devlet, istikraz akdeder tedarik ettiği para ile bu hattı kendisi yapıyor.*” Bkz., a.g.c., s.70.

¹³⁴ Bağdat Demiryolu Şirketi, Osmanlı tahvillerini tedavüle çıkararak parayı bulmada aracılık yapıyor böylece verdiği borcu garanti altına alıyordu. Bunun yanı sıra Zöhrap Efendi'nin değindiği diğer nokta inşaat müteahhitliğidir. Şirket demiryolunun yapımını üzerine almakta ve inşaat müteahhidi sıfatıyla kar sağlamaktaydı. Üçüncü olarak da Şirketin işletici niteliği ortaya çıkmakta ve demiryolunu işleterek yine kar sağlamaktaydı. Ve bu kar belirli bir karşılık gösterilmek suretiyle de teminata bağlanmaktaydı. Bkz., a.g.c., s.69.

¹³⁵ A.g.c., s.70

¹³⁶ (Mehmet) Cavit Bey (1875-1926): 1. ve 2. dönem Selanik mebusluğu yapan Cavit Bey, Türk ve İttihatçıdır. Mülkiyeli ve iktisatçıdır. Bkz., Demir, a.g.e., s.357; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.267; Ali Çankaya, **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, Cilt:2, Örnek Matbaası, Ankara, 1954, s.332-333; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.516-517. Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler adlı ansiklopedide Cavit Bey hakkında şunlar yazılıdır: “*Kuvvetli natıkası (konuşma gücü), zekası ve mali meselelerdeki bilgisi ile az zamanda büyük bir şöhret kazanarak 1909'da Maliye Nazırlığına getirildi. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin başlıca müessislerinden biri olması itibarıyla birçok hücumlara uğramış; parti mücadelelerine iştirak etmiş; bir aralık Muğla mebusluğuna seçilmiş; birkaç defa tekrar Maliye bir defa Nafia Nazırlığı'nda, Duyun-u Umumiye Osmanlı Dainleri Vekilliğinde de bulunmuştur.*” Halil Menteşe, Cavit Bey hakkında “*Cavid Bey, mesleğindeki yüksek ihtisası, zekası ve namuskarlığı yüzünden takdir edilir, fakat çekilmez gurur ve azametinden dolayı da sevilmezdi.*” der. Bkz., Halil Menteşe, **Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları**, (Yay. haz. İsmail Arar), Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986, s.130. İngiliz Büyükelçisi Sir Gerard Lowther tarafından İngiltere'ye sunulan raporda Cavit Bey hakkında şöyle yazılıydı: “*Yahudi kökenli bir Selanik yerlisidir ve Selanik Sanat ve El İşleri Okulu Müdürü'dür. Bir yazar ve şairdir, üstün bir entelektüel zekaya sahiptir ve aynı zamanda da ekonomi ve finans alanında teknik yeterliliği olan tek Genç Türk*

İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası kurucularından olan Cavit Bey'i liberal fikirleri ile tanımaktayız.¹³⁷ Ahmet Şuayib ve Rıza Tefvik ile çıkardığı dergideki makalelerinden, gazete yazılarından ve anılarından edindiğimiz bilgiler, Cavit Bey'in yabancı sermayenin ülke içinde kullanılmasından yana olduğunu bize gösteriyordu.¹³⁸ Cavit Bey'e göre, ecnebi sermayelere müracaat etmemek vesait-i medeniyeden mahrumiyetti.¹³⁹ Osmanlı'nın sadece kendi sermayesi ile bu tür büyük girişimlerin altından kalkmasının olanaksız olduğunu belirten¹⁴⁰ Cavit Bey, hiçbir vakit yabancı sermayenin karşısında olmamıştı.¹⁴¹ Mebuslar arasında son sözü Cavit

olması ile ünlüdür." Bkz., **General Report on Turkey For The Year 1908, British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From The Foreign Office Confidential Print**, (Ed.:BOURNE, K. ve D. C. WATT), Part I, Series B, Volume, 20, The Ottoman Empire Under The Young Turks, 1908-1914, University Publications Of America, 1985, İnclosure Doc:22, s.60-65'den aktaran Özüçetin, Yıldız, a.g.m., s. 380.

¹³⁷ Karaman'a göre, Cavit Bey liberalizmi iktisadi ve siyasi boyutuyla, bütün olarak savunan bir iktisatçı ve siyaset adamıdır. Bkz., Deniz Karaman, "Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası", **Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce**, Cilt:7, Liberalizm, İletişim yayınları, İstanbul, 2005, s.91; Nazmi Eroğlu, **Fırtınalı Günlerin Ünlü Maliye Nazırı; Cavit Bey**, Bir Harf Yayınları, İstanbul, 2006, s.303-304.

¹³⁸ Cavit Bey ve görüşleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Eroğlu, a.g.e.; Zekeriya Demir, **İttihat ve Terakki Dönemi İktisat Politikası Tartışmaları**, Marmara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2003; Fatma Aslım, **Cavit Bey Hayatı ve Felaket Günleri**, Selçuk Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya, 1996; Kıyasettin Aydın, **Osmanlı Liberal Düşüncesinde Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası (1908-1911)'nin Yeri**, Hacettepe Üni., (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1996; Muharrem Öztel, **Mehmet Cavit Bey'in İktisadi Fikirleri**, Marmara Üni. OİÜE İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2000; Mustafa Balçık, **İttihat ve Terakki Dönemi İktisadi Hayat ve Maliye Nazırı M. Cavit Bey**, Hacettepe Üni., AİİTE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1998; Polat Tuncer, **Türk Siyasi Hayatında İttihatçı Cavit Bey (1907-1926)**, Cumhuriyet Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sivas, 2000. Ayrıca, Deniz Karaman, **Cavid Bey ve Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası** ve bu eserden geniş ölçüde yararlanılarak yapılmış (Prens Sabahattin hakkında ayrıntılı bilgiye ulaşmak için sadece Bernard Lewis'i öneren [s.35] ve milli iktisadı anlatırken Zafer Toprak'a değinmeyen [ss.37-39] 78 sayfa ve 117 dipnotlu) tez için bkz., Kenan Göçer, **Son Dönem Osmanlı İktisat Düşüncesinde Birey (Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası İle İktisat Mecmuası Dergisi Örnekleri)**, Marmara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2002; F. Hasan Aral, "Mehmet Cavit Bey", **Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce**, Cilt:7, Liberalizm, İletişim yayınları, İstanbul, 2005; Selim İlkin, "Cavid Bey", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt:7 İstanbul, 2000.

Cavit Bey'in günlüğüne yazdıkları "*Meşrutiyet Devrine Ait Cavit Bey'in Hatıraları*" adıyla Hüseyin Cahit Yalçın tarafından 30 Ağustos 1943 ile 14 Ekim 1944 yılları arasında Tanin'de tefrika edilmişti. Anılar, 402. tefrikadan sonra "*Birinci Cihan Harbine Türkiye'nin Girmesi*" başlığı altında devam etmiş ve daha sonra "*Felaket Günleri: Mütareke Devrinin Feci Tarihi*" adıyla 22 Aralık 1946 tarihine kadar Tanin'de yayımlanmıştır. "*Felaket Günleri: Mütareke Devrinin Feci Tarihi*" Osman Selim Kocahanoğlu tarafından yayına hazırlanmıştır. Bkz., Cavid Bey, **Felaket Günleri: Mütareke Devrinin Feci Tarihi**, (Yay. haz. Osman Selim Kocahanoğlu), Temel Yayınları, İstanbul, 2000.

¹³⁹ "*Yol, şimendifer, telgraf, liman, rıhtım inşası, nehirlerin kabil-i seyr-i sefain hale ircağı, şehirlerimizin tenvir ve tezyini, bunlar birer birer arz-ı vücud edecek ihtiyacattır. Madem ki bu ihtiyaçlarımızı istifa edebilmek için ecanibe muhtacız, o halde ecnebileri celb edecek esbaba tevessül etmeliyiz.*" Bkz., Mehmet Cavit, "Ecnebi Sermayeleri 2", **Sabah**, 15 Teşrin evvel 1908.

¹⁴⁰ Zafer Toprak, **Türkiye'de "Milli İktisat" (1908-1918)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.91-92.

¹⁴¹ Demir, a.g.t., s.144.

Bey almıştı. Verilen açıklamalardan sonra kendisinin de birkaç söz söylemek istediğini belirten Cavit Bey, siyasi ve ekonomik olarak memleketin geleceği ile yakından alakalı gördüğü bu mesele hakkında şunları söylüyordu, “*Bu mesele, gerek memleketimizin hayatı siyasiyesi ve gerek bilhassa hayat, iktisadiye ve maliye-i müstakbelesi (geleceği) nokta-i nazarından fevkalade haiz-i ehemmiyet olan bir meseledir. Bağdat meselesi, yalnız bizim menafimiz noktasından değil, beynelmilel siyasi-i umumiye nokta-i nazarından da ehemmiyeti fevkaladeyi haizdir.*”¹⁴² Bağdat demiryolu güzergahında yapılması düşünülen demiryolunun 50-60 yıllık bir geçmişi olduğunu belirten¹⁴³ Cavit Bey, bu imtiyazı eleştirenlerin başında geliyordu. Eleştirdiği konu ise hattın memleketin yararına olmamasıydı. Cavit Bey’in yaptığı eleştirilere, onun ekonomik görüşü akılda tutularak bakılacak olursa Cavit Bey’in karşısında olduğu asıl şeyin Bağdat demiryolu imtiyazından çok bu imtiyazı onaylayanlar olduğu anlaşılır.

Cavit Bey, “*hükümetin yeterli araştırmaları yapıp bu teşebbüste genel durumun yararlı sonuçlar verip vermeyeceğine, hükümet dikkat etmiş midir?*” diyerek başladığı soruları şöyle sürdürmüştü, “*Memleketimizin ahvali umumiyesi Bağdat Şimendiferini yapmaya müsait mi idi, değil miydi? Bu şimendifer hakikaten bizim için bir teşebbüsü hayatı gibi telakki edilebilir miydi? Bu şimendiferi iyi kötü yapmaya karar verdikten sonra, demiryolunun ihdas ve inşaatı için nazarı dikkate alınan teminat ve şerait menafî-i umumiyesimizi vikayeye kifayet eder miydi, etmez miydi?*” Cavit Bey, bu sorulara tereddüt etmeden hayır cevabını vermişti. Büyük bir sermaye gerektirecek bir işin iyice düşünülmeden yapılması Cavit Bey’e göre kabul edilemezdi ve bu parayla çok daha yararlı yatırımlar yapılabilirdi.¹⁴⁴ Hükümetin bu hattı memleket yararlarını düşünerek inşa etmediğini söyleyen Cavit Bey konuşmasını şöyle sürdürmüştü, “*Hükümetin o zamanki politikası harice karşı bir*

¹⁴² A.g.c., s.72.

¹⁴³ Cavit Bey, konunun 50-60 yıldan beri var olduğunu, Osmanlı devlet adamlarından, Ali ve Fuat Paşalar ve haleflerinin, iki büyük fikirle uğraştıklarını, birinci fikrin, İstanbul’u Avrupa’ya bağlayan bir demiryolunun yapılması ve diğerinin de, İstanbul’u Basra’ya bağlayacak bir demiryolunun yapılmasıyla alakalı olduğunu belirtmişti. Bkz., a.g.c., s.72.

¹⁴⁴ Cavit Bey: “*İki bin kilometre tulünde ve laakal 7-8 yüz milyon frank sermaye ile inşa edilecek olan böyle bir hattı inşa edecekleri zaman, bizim gibi 10 milyon açıkla kapanan 20 milyondan ibaret zayıf bir bütçeye malik bir millet değil, hatta bütçeleri milyarlarla kapanan milletler bile kafalarını ellerinin arasına alarak düşünürler ve sonra teşebbüs ederler. Biz ise ceffelkalem 700-800 milyon masrafa arzı ihtiyaç edecek bir teşebbüsü, 2 bin kilometreden ibaret şimendiferi inşa eylemeğe karar verdik. İşte bunun için bu kararımızda katıyen isabet yoktu.*” Bkz., a.g.c., s.72-73.

tabasbus ve temellük (yaranma ve dalkavukluk), bize karşı ise bir taazzum ve tekebbür (büyüklik taslama ve kibirlenme) politikasından başka bir şey değildir... Şurasını rica ediyorum; unutmayınız ki, bu hükümette son 33 sene zarfında her ne teşebbüste bulunulmuşsa, hepsinin altında bir nokta-i siyasiye vardır. Hepsi bir menfaat-i siyasiye temin etmek için, meşru veya gayri meşru bir menfaat-i siyasiye temin etmek için verilmiştir. Demek ki, birinci nokta-i nazardan hükümet, memleket hali ile, şanı ile o zamanki muhitatı ile mütenasip bir teşebbüse girişmemiştir.”¹⁴⁵

Cavit Bey’e göre suçlu olan hükümet değil, daha doğrusu hükümeti idare eden adamlar, yani saray erkanydı.¹⁴⁶

Cavit Bey’in benimsediği liberal görüş, konuşmasının sonunda yine kendisini göstermiştir. Cavit Bey, imtiyazın tamamen ortadan kaldırılmasını savunmamış, yapılacak değişikliklerle imtiyazın devam etmesinin çok daha yararlı olacağına değinmişti. Yapılacak değişikliklerle imtiyazın bütün zararları ortadan kaldırılamayacaktı ama yabancılara kötü örnek olmasın diye bu zarara razı gelmek lazımdı. Böylece Osmanlı İmparatorluğu’nun, yabancı devletler nazarında itimadı kaybolmayacak ve yeni girişimciler bu topraklara korkmadan gelebilecekti.¹⁴⁷

3.2.5. Bağdat Demiryolu İmtiyazıyla İlgili Meclis-i Mebusan Görüşmelerinin Sonucu

Cavit Bey Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin değişiklik yapılmasını önermişti. Cavit Bey’den önce söz alan mebuslardan hiçbiri de imtiyazın feshini istememişti. İsmail Hakkı Bey, imtiyaza karşı izlenebilecek politikaları şöyle sıralamıştı: İmtiyaz sözleşmesi feshedilebilir; imtiyaz satın alınabilir; yapımla ilgili çalışmalar olduğu yerde durdurulabilir; imtiyaz sözleşmesi değiştirilebilir. Bunların

¹⁴⁵ A.g.c., s.73.

¹⁴⁶ A.g.c., s.74.

¹⁴⁷ Cavit Bey: “...(değişiklikten sonra) diğer aksanı için biraz zararımız dahi olsa yalnız Avrupa’ya karşı ‘Millet-i Osmaniye kendisini tahrir eden bir devrede dahi vermiş olduğu taahhüdatta sebat eden bir millettir’ sözünü söylemek için o şeriatı muzırrayı kabul ederiz. Bunları kabul etmekle emin olunuz ki, tahammül edeceğimiz zararın, on misli, yüz misli su menfaate mazhar oluruz ki, o da hükümetimize badema ecnebilerin gösterecekleri mutlak bir emniyet ve itimat ile tecelli eyler. (Alkışlar)” Bkz., a.g.c., s.77.

içinde en mantıklısı Hakkı Bey'e göre sözleşmenin değiştirilmesiydi.¹⁴⁸ Ökçün, Hakkı Bey'in hangi hususlarda değişiklik yapılması gerektiğini şöyle özetler:

- *“Bağdat Demiryolunun Kuveyt'te sona ermesini sağlamak amacıyla İngiliz Hükümeti ile gerekli temas sağlanarak Kuveyt sorunu iyi bir çözüm yoluna vartırılabilir.*
- *Bağdat Demiryolunun imtiyaz sahibi Şirkete daha ucuza yaptırılması mümkündür. Özellikle, Osmanlı Hükümeti'nin tanıdığı gümrük muafiyeti, maden araştırma gibi ek imtiyaz ve muafiyetler de hesaba katılırsa, kilometre başına tesbit edilen teminattan indirimler yapılabilir.*
- *Kilometre başına 10.000 franktan sonra elde edilen gayri safi gelirin Şirketle Osmanlı Hükümeti arasında pay edilmemesi, temin edilen kardan sonra bütün gelirin Osmanlı Hükümeti'ne bırakılması gereklidir.*
- *Demiryolu Akdeniz'den uzak, fakir ve dağlık bölgelerden değil de İskenderun'dan ve zengin ovalardan geçirilmelidir.¹⁴⁹*
- *İmtiyaz sözleşmesinde değişiklik yapılmadığı takdirde, Halep'ten sonra demiryolu yapımı durdurulmalı, hat Halep'e bir gün uzaklıkta olan Meskene'ye kadar uzatılarak, Meskene'den sonra Bağdat ve Basra'ya nehir yolu ile ulaşım yapılmalıdır.”¹⁵⁰*

Tüm açıklamalardan ve son olarak da Cavit Bey'in konuşmasından sonra sözü tekrar Nafia Nazırı aldı. Hattın iktisadi yönden zararlı olduğuna yönelik eleştirilere, yarın demiryolu müzakeresi olduğunda ne denileceğini soran Nafia Nazırı sözlerine şöyle devam etti, “... ‘paramız yok, yapılmasın’ mı diyecek? Yoksa, ‘Ekmeğimizden keselim, hatta lazım getirse kuru ekmek yiyelim, fakat şimendiferi yapalım’ diyeceğiz? Bendenize gelir ki, bunu diyeceğiz. Çünkü böylece başlayacak olursak, ki bu memleketimizin metanetini göreceğiz, bu memleketimizin atisi güzelleşecek, büyüyecek; yoksa öyle başlayacak olursak yazık olur. Hem size, hem

¹⁴⁸ A.g.c., s.65.

¹⁴⁹ Meclis-i Mebusan'da Bağdat demiryolu imtiyazı üzerine yapılan tartışmalardan sonra, Kuzey Suriye ahalisinin istekleri üzerine mebuslardan bazıları bu talebi Meclis-i Mebusana getirmişlerdi. Şirket, bu güzergahın daha masraflı olacağını bildirmiş ancak sonunda bunu kabul etmişti. Hükümetin verdiği karar ile de hattın bu bölgeden geçmesi kabul edilmişti. “Bağdat Şimendiferi”, **Tasvir-i Efkar**, 31 Ağustos 1909.

¹⁵⁰ Ökçün, a.g.m., s.53.

bize.”¹⁵¹ Daha sonra demiryolunun yararlarına değinen Nafia Nazırı, bundan 20-30 sene sonra çocuklarımızın göreceği yararlar için bugün çekilen acıların ve yapılan fedakarlıkların sonuçlarından bahsederken, öte yandan da yapılan eleştirilerin etkilerini azaltmaya yönelik bir çaba içinde olduğunu görmek zor değildi.

Konuyla ilgili, Meclis-i Mebusan görüşmeleri, Nafia Nazırı'nın konuşmasıyla kapanmıştı. İsmail Hakkı Bey'in ve Zöhrap Efendi'nin konuyu bir encüme havale edilmesine ilişkin teklifleri kabul görmemişti. İsmail Hakkı Bey iki gün sonraki meclis görüşmelerinde Bağdat demiryolu imtiyazıyla ilgili son söz söylenmemiştir demişti. Ve bu meselenin herhangi bir encüme havale edilmesi gerekliliği üzerinde durmuştu.¹⁵² Görüşmelerden dört gün sonra yani 3 Mart 1909 tarihli meclis oturumunda Ali Cenani Bey tüm imtiyazların şartname, imtiyaz fermanı ve sair müfredatlarının birer kopyasının meclise gönderilmesine ilişkin bir takrir¹⁵³ verdiğini bildirmiş ve hala Nafia Nezareti'nden bir cevap gelmediğini bildirmişti.¹⁵⁴ 17 Mart 1909 tarihli İkdâm'ın haberine göre konu meclis tartışmalarından sonra özel bir komisyona havale edilmişti.¹⁵⁵

3.2.6. Meclis Görüşmelerine İlişkin Yapılan Değerlendirmeler

O günlerin tanıklığını yapan Imbert, meşrutiyet döneminde Bağdat demiryolu imtiyazıyla ilgili yapılan tartışmalarda şu noktaya dikkat çekiyordu, “*Gerçeği söylemek gerekirse, genç ve bağımsız Türkiye, ilk önce kendini korumak için başka biçimlerde sonuca ulaşmaya hazır göründü. Yabancıları, Osmanlı işlerinden çıkarmak arzusuyla Alman demiryollarındaki yeni teminatı reddetmeyi ve kısa bir vade ile Adana-Mersin hattını ve yeni kollara dair mukaveleyi de iptal ederek, daha sonra bütün hattı satışa çıkarmayı istedi. O takdirde Bağdat Demiryolu, tamamen milli bir iş rengini alacaktı. Osmanlı Mebuslar Meclisi'nin 27 Şubat 1909 tarihli*

¹⁵¹ A.g.c., s.81.

¹⁵² Ökçün, a.g.m., s.54.

¹⁵³ Takrir 27 Ocak 1909 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda verilmişti bkz., MMZC, C:1, D:1, İS:1, 4 Kanunuevvel 1324-9 Şubat 1324, s.353.

¹⁵⁴ MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunisani 1325, s.157-158.

¹⁵⁵ “Memalik-i Osmaniye'deki Şimendiferler”, İkdâm, 17 Mart 1909.

oturumunda, bu eğilim büsbütün ortaya çıktı.”¹⁵⁶ Mebusların konuşmaları dikkate alınacak olursa Imbert’in değındiğı millileştirme girişimine hak vermemiz mümkün değıildir. Benzer doğrultuda açıklama yapan Earle, İsmail Hakkı Bey’in Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin bütün anlaşmaların hükümsüz ilan edilmesi önerisinde bulunduğunu bildirmektedir. Bu öneri, meclisin pek çok üyesi tarafından büyük destek görmüştür. Earle’e göre, “daha akli başında bir konuşmayı” Cavit Bey yapmıştı ve anlaşmanın uygun bir şekilde değıştirilmesini önermişti.¹⁵⁷ Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri incelendiğı zaman görülür ki, İsmail Hakkı Bey’in anlaşmayı hükümsüz bırakma gibi bir niyeti yoktur. İsmail Hakkı Bey, imtiyaz sözleşmesi’nin çıkarlarına uygun bir şekilde değıştirilmesini, hükümetin izleyeceğı en uygun politika olarak görmektedir.¹⁵⁸ İsmail Kemal Bey anılarında komitenin başta gelen liderlerinden İsmail Hakkı Bey’in verdiğı gensoru önergesinin, önce İngilizleri hoşnut etmek amacıyla verildiğini zannettiğini ama sonra söz konusu oturumda Anadolu Demiryolu Şirketi’nin tüm temsilcilerinin bulunması ve Hakkı Bey’in gensoru önergesini ele alma biçiminin onun gerçek amacını yansıttığını belirtmiştir. İsmail Kemal Bey’e göre bu önerge: “Abdülhamit zamanında yapılan anlaşmanın onaylanmasından ve Komite’nin, Almanya’ya yararlı olduğı kadar imparatorluğun kendi menfaatlerine zararlı olan bu teşebbüsün hayata geçirilmesi doğrultusundaki arzusunun tasvip edilmesinden başka bir şey değıildi.”¹⁵⁹

Meclis görüşmelerini incelediğı için, Ökçün’ün tespiti meclisteki tutumu daha iyi gösteriyor. Ökçün, bu yabancı imtiyazın hiçbir mebus tarafından ortadan kaldırılmasının savunulmadığını belirterek yabancı yatırımına karşı meşrutiyetin ilanından sonra da bir farklılık olmadığını savunmuştu.¹⁶⁰ Çavdar, 1908-1909 döneminde iç politikanın Bağdat demiryolunu engelleyici bir niteliğe sahip olduğunu söyler.¹⁶¹ Bu nitelik, imtiyazı tamamen iptal etmekten çok, onu ülke çıkarlarına uygun bir hale getirme çabasından kaynaklanıyordu. Aslında anlaşmanın tamamen iptal edilmesi belki de mebusların çoğunun istediğı bir gelişme olabilirdi. Ancak

¹⁵⁶ Imbert, a.g.e., s.51.

¹⁵⁷ Earle, a.g.e., s.201.

¹⁵⁸ MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.66-67.

¹⁵⁹ Story, a.g.e., s.349-350.

¹⁶⁰ Ökçün, a.g.m., s.56.

¹⁶¹ Çavdar, **Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu**, s.132.

anlaşmada Osmanlı lehine yapılacak değişiklikler hükümetin çıkarlarına daha uygun olduğu için anlaşmanın iptali savunulmamıştı.

Meclis-i Mebusan'da daha sonra yapılan benzer içerikli görüşmelerde Bağdat demiryolu imtiyazı, mebuslar tarafından gösterilecek güzel bir örnek olmuş ve mebuslar her fırsatta bu imtiyazın sakıncalarını belirtmekten çekinmemişlerdi. Mesela, Kırkkilise Mebusu Emrullah Efendi, Lynch meselesinin meclise gelmesi gerekliliği konuşulurken, Almanlara verilen imtiyazın indirdiği darbeyi hala unutamayacağız diyerek, Lynch meselesinin mecliste ele alınmasının meşruiyetini Bağdat demiryolu imtiyazına yaptığı gönderme ile sağlamaya çalışmıştı.¹⁶² Chester projesi mecliste görüşülürken yine mebuslar Bağdat demiryolu imtiyazını kıyaslama amacıyla ele alıyorlardı. Demiryollarını ya borçla ya da kilometre garantisi ile yapacağız diyen Üsküp Mebusu Necip Draga, Bağdat hattı için hem kilometre garantisi hem de etrafındaki madenlerin bedava verildiğini belirterek, Chester projesinin Bağdat demiryolu imtiyazına nazaran daha iyi şartlarda veriliyor olduğuna dikkat çekmişti.¹⁶³ Gerek gazete yazılarından gerekse meclis tutanaklarından, önceki bölümlerde verilen bilgiler hatırlanacak olursa, bu örnekleri arttırmak mümkündür.

Bayındırlık imtiyazlarının en önemlilerinden olan demiryolu imtiyazı, demiryolunun ülkeye sağlayacağı yararlarının yanında pek çok eleştirilere de yol açmıştı. Demiryolunun yapımının masraflı ve işletmesinin zor olması Osmanlı topraklarında bu işin yabancılara verilmesine neden oldu. Osmanlı topraklarındaki demiryolları yabancıların hakimiyeti altındaydı.¹⁶⁴ Demiryollarının yabancıların hakimiyeti altında olmasını Niyazi Berkes¹⁶⁵, Hüseyin Avni¹⁶⁶ ve Novıçev¹⁶⁷ ağır

¹⁶² MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.141.

¹⁶³ MMZC, 2 Teşrinievvel 1327-7 Teşrinisani 1327, D1, C1, İ.18. 524-525.

¹⁶⁴ Osmanlı'nın kendi imkanları ile yapmaya çalıştığı birkaç demiryolu vardı. Bunlardan Hicaz demiryolu adete İslam alemi seferber edilerek yapılmıştı. Diğeri Haydarpaşa'dan İzmit'e ulaşacak hattı. Bu hattın yapımında ve işletilmesinde problemler yaşanmış, sonuçta işletmeye açılan bu hat Bağdat demiryolu imtiyazını alan Almanlara satılmıştı.

¹⁶⁵ "Demek ki Abdülhamit devrinde başlayan dış yardım ve dış sermaye yatırımı Türk toplumunun bedenine batırılmış gıda verici şırıngalara değil, serveti dışarıya çekmek için sokulmuş kan alma şırıngalarına benzetilebilir." Bkz., Berkes, a.g.e., s. 49.

¹⁶⁶ "Abdülmecit devrinden beri, şimendüferler bir memleketin kan damarlarıdır diye herkesin ezberlediği bir şimendüfer edebiyatı vardı. Vakıa memleket bu kan damarlar ile örülüyordu, fakat damarların kanını, ecnebi sermayedarları emiyordu." Bkz., Hüseyin Avni, **Bir Yarım Müstemleke Oluş Tarihi**, Sinan Matbaası Neşriyat Evi, İstanbul, 1932, s.29.

¹⁶⁷ "Türkiye'de yabancılar tarafından demiryolları yapımı, ilk bakışta, bir uygarlık faaliyeti gibi görünebilir. Ama, gerçekte, demiryolları, Türkiye'nin köleleştirilmesinde hileli bir araç ve Türk halkı üzerinde ağır sıkıntıların kaynağı olmuştur." Novıçev, a.g.e., s.10.

şekilde eleştiriyorlardı. Onlara göre, demiryolu Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürülmesindeki en etkili araçtı. O dönemin hatta günümüzün en önemli ulaşım araçları arasında olan demiryolundan Osmanlı'nın mahrum kalması düşünülemezdi. Osmanlı'nın mali durumu göz önüne alınca bu işin yabancılara verilmesi normaldi. II. Meşrutiyet döneminde meclise gelen demiryolu imtiyazları ise kesin kararlarla meclisten çıkamadı. Bunun da etkisiyle olsa gerek, Bağdat demiryolu hattının bazı uzatmaları dışında ele aldığımız dönemde önemli bir demiryolu inşasına başlanamadı.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TELEFON İMTİYAZI

4.1. TELEFON İMTİYAZININ TARİHSEL GELİŞİMİ

4.1.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Telefon

1820 yılında başlamış olan ilk çalışmalar ile telefon, diğer önemli buluşlarda olduğu gibi birçok bilginin çeşitli aşamalardaki katkıları ile 1876 yılında Amerikalı Alexander Graham Bell tarafından son haline getirilerek aynı kişi adına patentlenmişti.¹ Kısa bir süre sonra 1881 yılında İstanbul'da ilk telefon hattı çekildi.² Ancak 16 Ağustos 1886 tarihinde Padişah emriyle, Galata Liman İdaresi ile Kilyos tahlisiyesi arasındaki telefon hattı dışındaki diğer bütün telefon hatları kaldırılmış ve bu tarihten itibaren telefon kullanımı yasaklanmıştı.³

II. Abdülhamit'in baskıcı ve şüpheci yönetimi sonucu telefon kullanımı yasaktı. Çünkü, '*telefon gizli kapaklı işlerde kullanılmaya çok uygun bir araç*' olarak görüldüğü için saray mensupları ile saraya yakın devlet erkanı telefondan çok çekiniyorlardı.⁴ Bu dönemde sadece ev içinde konuşmaya mahsus dahili telefonların bile yasaklandığına işaret eden Alşan, meşrutiyetin ilanına kadar telefondan bahseden kitap okumaktan dahi çekinilir olduğunu söylüyor.⁵ Bu dönemde

¹ Ayşe Hür, "Telefon", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt:7, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 1994, s.241; Tanju Demir, **Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon Örgütünün Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Dokuz Eylül Üni. AİTE, (Doktora Tezi), İzmir, 2001, s.208. (Adı geçen tez 2005 yılında PTT Genel Müdürlüğü tarafından kitap olarak basıldı.)

² Türkiye'de ilk telefon tesisatının Yıldız Sarayı'nda Sultan II. Abdülhamit'in hususi dairesinde kurulduğu söylentisini kanıtlamanın mümkün olmadığını belirten Önay'a göre, 1881 yılında Soğukçeşme'deki eski telgrafhane binası ile Yeni Cami Postahanesi arasına çekilen hattı, Osmanlı'daki ilk telefon hattı olarak kabul etmek gerekir. Bkz., Aliye Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995, s.123.

³ Hür, a.g.m, s.241; Önay, a.g.e., s.123; Demir, a.g.t., s.209; Reşat Alşan, "Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C:6, S:17, Mart 1990, <http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=858>, (Son erişim, 26.4.2008).

⁴ Abdülhamit sadece telefon değil elektrikli tramvaydan da hoşlanmazdı. Bunun sebebini Mehmet Tevfik Bey şöyle anlatır: "*Elektrikli tramvay ve telefondan hoşlanmaz, telefon ihtimal ki, kendisi aleyhinde bir şey yapmak için konuşurlar, elektrikle de, kim bilir, günün birinde belki Saray'ı içindekilerle beraber berhava ederler diye düşünürdü.*" Bkz., **Mehmet Tevfik Bey'in Hatıraları** s.72.

⁵ Alşan, a.g.m.

yabancıların telefon imtiyazı alma istekleri kabul görmemiş ve ayrıca telefon şebekesi olmadığı gerekçesiyle telefon malzemesi ithaline de izin verilmemişti. Bu durum Rusya, Fransa, Avusturya ve İtalya gibi yabancı devletlerin protestolarına neden olmuştu.⁶

Meşrutiyetin ilanı ile telefona konulan yasak kalkmıştı. Artık telefon kullanımına ve dolayısıyla telefon tesisine yönelik yasak ortadan kalktığı için Osmanlı İmparatorluğu'nda bu yönde bir gelişimin olması doğaldı. Ancak meşrutiyetin ilk yıllarında, Posta ve Telgraf Nezareti, telefonu hükümet tekeline bağlı olarak kabul ettiği için Osmanlı tebaasından veya yabancı sermayedarlardan hiç kimseye ruhsat ve imtiyaz verilmemesinden yana olmuştu.⁷ Hükümet bu sırada telgraf bütçesinden bir miktar ödenek ayırarak ilk girişimleri başlatmış ve Fransa'dan ithal ettiği 50'lik bir santrali, inşası yeni tamamlanmış Sirkeci'deki Büyük Postahane'ye monte ettirerek ilk telefon santralini kurmuştu. Bu, Osmanlı'da işletmeye açılan ilk telefon santraliydi. Bu santral, nazırlar ve bazı üst makam yöneticilerini kapsayan 28 aboneye tahsis edilerek 10 Mayıs 1909 tarihinde hizmete açılmıştı. 50'lik santralin kısa bir süre içerisinde yetersiz kalması üzerine Fransa'ya bir yüzlük, iki adet yirmi beşlik, bir adet on beşlik bir adet de onluk olmak üzere beş adet santral daha sipariş verilmiş ve Beyoğlu, Pangaltı, Maliye ve Mebusan telgrafhanelerine birer telefon santral merkezi kurulmuştu.⁸

Telefon santralinin kurulup faaliyete geçtiği II. Meşrutiyet döneminde Posta ve Telgraf idaresinde değişme meydana gelmişti. 1840 yılında Posta Nezareti⁹ 1855 yılında da Telgraf İdaresi kurulmuştu.¹⁰ Demir, devlet dairelerine ve halka kolaylık sağlamak, personel kadrosundan ve masraflardan tasarrufa gidilmek düşüncesinden hareket eden hükümetin, Posta ve Telgraf idarelerinin birleştirilmesine karar vermiş olduğunu bildirir. Bu karar üzerine 1871 yılında Dahiliye Nezareti'ne bağlı Posta ve

⁶ Demir, a.g.t., s.210; Önay, a.g.m., s.123-124.

⁷ **BOA, DH.HMŞ**, 15/65, 15/73, 15/74, 15/88; **BOA, DÜİT**, 19/1(1-5), **BOA, YA.HUS**, 406/77'den aktaran Demir, a.g.t., s.210; Önay, a.g.m., s.125-126.

⁸ Alşan, a.g.m; Demir, a.g.t., s.210; Hür, a.g.m., s.141-242; Önay, a.g.m., s.126.

⁹ Posta Nezareti, II. Mahmut'un saltanatı sırasında başlayan bir gelişim çizgisinde Avrupa'daki örneklerinden hareketle 1840 yılında kurulmuştu. Bkz., Demir, a.g.t., s.19; Nesimi Yazıcı, "Posta Nezareti'nin Kuruluşu", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995, s.25.

¹⁰ Demir, a.g.t., s.44; Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995, s.46.

Telgraf Nezareti oluşturulmuştu.¹¹ Posta ve Telgraf Nezareti, 1909 yılına kadar sürmüş ve bu tarihten itibaren Genel Müdürlüğe dönüştürülüp Maliye Nezareti'ne bağlanmıştı.¹² Önay, idarenin 1909 yılında Posta ve Telgraf ve Telefon Nezareti olarak adlandırıldığını¹³ ve 1910 yılında müdüriyete dönüştürüldüğü yönünde bilgi verir.¹⁴ 1911 yılında idare, tekrar Posta ve Telgraf ve Telefon Nezareti adını almıştı.¹⁵ İdare üzerinde, 1913 yılında bazı düzenlemeler yapılmış ve bu tarihten sonra idare bir daha nezaret adıyla anılmamıştı.¹⁶

20. yüzyılın ilk çeyreğinde artık kullanımı yaygınlaşan ve çağın gereksinimi durumuna gelmeye başlayan telefon, Osmanlı topraklarına girmeye çalışan yabancı sermaye için iyi bir sektördü. Telefonun kullanılabilir hale getirilmesi için gerekli olan sermaye hükümetçe karşılanabilirdi ancak, Osmanlı'nın bütçesi herhangi bir yüke karşı dirençsizdi. Hükümete yapılan imtiyaz talepleri devam ettikçe konu hem canlılığını korumuş hem de bu konuda hükümetin nasıl bir yol izleyeceğini ortaya koyması gerekmişti. Meşrutiyetin ilanından sonra, telefonun Posta ve Telgraf Nezareti'ne bağlı bir idare eliyle yürütülmesi o günlerde bir tartışma konusu olmuştu. Tartışmaların temelini telefonun tesisi ve işletilmesi oluşturuyordu. Telefonun imtiyaz verilerek mi yapılması ve işletilmesi yoksa bunun hükümetin tekelinde mi kalması tartışılmıştı. Nezaret, telefon işletmesinin kendisi tarafından yürütülmesini istemişse de tartışmalarda ağır basan taraf, telefonun bir şirket tarafından işletilmesi

¹¹ Demir, a.g.t., s.44, 205; Kaçar, a.g.m., s.46. Önay, haberleşme hizmetlerinin 1891 yılından beri Posta ve Telgraf Nezareti adı altında yürütüldüğünü bildirmiştir. Bkz., Önay, a.g.m., s.125.

¹² Demir, İdare'nin 11 Temmuz 1909'da Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğü adıyla Maliye Nezareti'ne bağlandığını söyler. Yüçetürk de 1909 tarihini vermektedir. Bu değişikliğin olduğu sıralarda idarenin başına Mösyö Sterpin getirilmişti. Haberleşme konusunda, Avrupa'da ileri düzeyde olan Belçika'dan getirilen ve işinde uzman olan Mösyö Sterpin, Osmanlı Posta ve Telgraf Nezareti'nin modernleşmesini sağlayacaktı. Demir, a.g.t., s.203-204; Elif Yüçetürk, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Haberleşme: Mültezimlerden Konsorsiyumlara", **İÜSBF Dergisi**, No: 23-24, (Ekim 2000-Mart 2001), <http://www.istanbul.edu.tr/siyasal/dergi/sayi23-24/23.htm> (Son erişim, 29.4.2008).

¹³ **Salname-i Devlet-i Aliye**, sene 1327'den aktaran Önay, a.g.m., s.125. Ahmad da Posta ve Telgraf Nezareti'nin 1909 (23 Temmuz 1909)'da kurulduğu yönünde bilgi verir. Bkz., Feroz Ahmad, **İttihat ve Terakki 1908-1914**, Kaynak Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2004, s.87.

¹⁴ Önay, a.g.m., s.125.

¹⁵ Demir, a.g.t., s.214. Önay, İdare'nin tekrar nezarete çevrilmesinin tarihini 1912 olarak verir. Bkz., Önay, a.g.m., s.126.

¹⁶ Önay, a.g.m., s.126; Yüçetürk, a.g.m. Demir, İdare'nin, 1912 yılında Genel Müdürlük olarak İçişleri'ne, 1936 yılında da Bayındırlık Bakanlığı'na ve son olarak 1943 yılında, T.C. Posta, Telgraf ve Telefon İşletmesi Genel Müdürlüğü (PTT) olarak Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandığını belirtir. Bkz., Tanju Demir, "Osmanlı Posta ve Telgraf Nezareti", <http://www.os-ar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501454> (Son erişim, 29.4.2008).

görüştü. ¹⁷ Meşrutiyetin ilanından sonra Ticaret ve Nafia Nezareti'nin telefon işinin nasıl yapılacağına dair sorusu üzerine Meclis-i Vükela'da işin şirketlere imtiyaz usulü ile Nafia'ya en iyi şartlarda gelene verileceği yönünde bir karar alınmıştı. ¹⁸ İlerleyen zamanda da Meclis-i Vükela'dan benzer kararlar çıkmıştı. ¹⁹

Hüseyin Hilmi Paşa, telefon işine dair bilgi verdiği 19 Haziran 1909 tarihli Meclis-i Mebusan konuşmasında, telefon imtiyazı almak için çeşitli tarihlerde 20'ye yakın başvuru olduğunu söylemişti. Posta ve Telgraf Nezareti'nin o zamana kadar telefon üzerinde söz sahibi olduğunu, Hüseyin Hilmi Paşa'nın şu sözlerinden anlıyoruz, "...telefonun posta ve telgraf muameleatına taalluku küllisi olduğundan dolayı, Nafia Nezareti, bu işe bittabi müdahale edemeyerek, almış olduğu evrakı Telgraf Nezareti'ne tevdi etmişti."²⁰ Hüseyin Hilmi Paşa, komisyonun telefon konusunda hükümetin yetkili kılınması sonucuna vardığını ve o zamana kadar telefon üzerinde Posta ve Telgraf Nezareti'nin söz sahibi olduğunu bildirmesine rağmen Hüseyin Hilmi Paşa'nın ve hükümetin görüşü, istenildiği zaman satın alınması koşuluyla telefon tesisinin imtiyaza verilmesiydi. ²¹ Sonuçta telefonun imtiyaza verilerek tesis edilmesi ve işletilmesine karar verilmişti. Verilen ilk imtiyaz İstanbul ve çevresini kapsıyordu. İmtiyazın verilmesi kolay olmamış, bu iki yıllık bir süreci içine almıştı. Bu süre zarfında telefonla ilgili tartışmalar da devam etmişti.

¹⁷ Demir, tartışmalarda telefonun bir şirket tarafından işletilmesi görüşünün ağır basması nedeniyle, telefon imtiyazı üzerinde söz sahibi olmak isteyen Posta ve Telgraf Nezareti'nin, bu konuda bir öneri hazırlayarak Babıali'ye verdiğini bildirir. Bkz., **Şura-yı Ümmet**, 7 Teşrinisani 1908'den aktaran Demir, a.g.t., s.210. Alşan da telefon işinin doğrudan hükümetin elinde olmasını isteyen Posta ve Telgraf Nezareti'nin, telefon işletmesinde yerli ya da yabancı özel şirketlerin söz sahibi olmaması yönündeki raporlarını Dahiliye Nezareti'ne gönderdiğine dair bilgi verir. Bkz., Alşan, a.g.m. Eski Posta ve Telgraf Nazırı Ali Galip Bey, 24 Ekim 1908'de Sadarete gönderilen bir tezkerede telefonun devlet tarafından tesis edilmesi ve işletilmesinin bildirildiğini aktarır. Meclis-i Ayan oturumunda Reşat Bey, Sadarete sunulan 7 Haziran 1909 tarihli Telgraf Nezareti Komisyon Raporu'nun bir kısmını okunmuştu. Raporda telefonun da devlet tekelinde kalması gerekliliği üstünde duruluyordu. Bkz., **MAZC**, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s.351,707-708.

¹⁸ **BOA, MV**, 120/82, 24.9.1908.

¹⁹ Telefonun hükümetçe işletilmesi mümkün olmadığı için bazı şartlarla imtiyaz verilmesi uygun görülmüştü. Bkz., **BOA, MV**, 128/74, 16.6.1909. Ayrıca bkz., **BOA, MV**, 130/58, 9.8.1909.

²⁰ **MMZC**, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.491.

²¹ A.g.c., s.491. Bu ve karşıt görüşün temelini oluşturan dayanak noktaları ve savunucuları tartışmalar bölümünde incelenecektir.

4.1.2. Telefon İmtiyazına Dair Görüşmelerin Başlaması

Meşrutiyetin ilanından hemen sonra telefon konusunda oluşan hükümetin hakimiyetçi görüşü bir süre sonra yumuşamış ve telefonun tesisinde ve işletilmesinde imtiyaz usulünün kullanılmasına karar verilmişti. Bu kararın verilmesinde kuşkusuz, telefon imtiyazı almak amacıyla gelen tekliflerin etkisi olmuştu. Bu teklifleri yapanlardan biri tekliflerine yanıt alamayınca bu konuda Meclis-i Mebusan'a dilekçe göndermişti. Olay şu şekilde gelişmişti. Fransız sermayedarları tarafından teklif edilen telefon tesisi yapma girişimine Sadarettin karşılık gelmemişti. İstanbul ve civarında telefon tesisi hakkında bir şartname bile hazırlayan Fransız sermayedarları bu konuyu Meclis-i Mebusan'a taşımaya karar vermişlerdi. Şartnamenin Meclis-i Mebusanca incelenmesi ve ruhsatname verilmesi talebine dair dava vekili Forti imzasıyla verilen dilekçe Nafia Encümenine gönderilmiş ve konu 3 Haziran 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'a gelmişti.²² Meclisin Sadarettin açıklama yapılması kararını vermesi üzerine meclise gelen Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, tartışmalar kısmında daha ayrıntılı bir şekilde ele alacağımız görüşlerinin özeti olarak, telefon tesisinin imtiyaza verileceği sinyallerini vermişti. Hüseyin Hilmi Paşa, kısa bir süre içinde Telgraf Nezareti tarafından yapılan bir açıklama ile taleplerin kabul edileceğini bildirmişti.²³ Bu konuda karşıt fikre sahip olanlar eleştirilerine devam etseler de telefon imtiyazı için işlemler başlamıştı. Telefonun imtiyazla ihalesi veya devlet namına tesisi için 9 Ağustos 1909 tarihinde ilan verilmesi kararlaştırıldı.²⁴ Bu konuda pek çok talebin olması hükümetin bunların arasından şartları en iyi olanı seçmesini gerektirmişti. İstanbul'a dönecek telefon hatları hakkında Maliye Nezaretince bir şartname hazırlanmıştı.²⁵ Bu şartname 47 maddeden oluşuyordu.²⁶ Telefon imtiyazı hakkında Maliye Nezareti'ne kapalı zarflar ile verilen tekliflerin

²² “*Dersaadet ve civarında Fransız sermayedarları tarafından tesisi teklif edilen telefon tesisi hakkında Sadarettin istizahta bulunulmasına dair Nafia Encümeni mazbatası*” için bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.116.

²³ A.g.c., s.491.

²⁴ **BOA, MV**, 130/58, 9.8.1909.

²⁵ Demir, a.g.t., s.211.

²⁶ Bu bilgi Herbert Lows Webbe'in Times'a gönderdiği mektupta yer almaktadır. Bkz., “İstanbul'da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910. Ayrıca Maliye Müsteşarı Reşat Bey de 28 Mart 1911 tarihli Meclis-i Mebusan konuşmasında seçimin 47 madde üzerinden yapıldığını belirtir. Bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.404.

değerlendirilmesi için bir komisyon kurulmuştu.²⁷ Telefon imtiyazına talip olanların sayısı hakkında farklı rakamlar verilse de taliplerin 10'dan fazla olduğu açıktı.²⁸ Teklifler, telefon hangi sistemle yapılacaksa onun bir numunesi, teknik bilgileri, resimleri ve fiyat listesi ile birlikte komisyona gönderilerek yapılmıştı.²⁹ Gerekli şartları yerine getiren 6 talip, imtiyazı almak için verdikleri teklifleriyle birbirlerine karşı yarışmıştı.³⁰

Telefon imtiyazına talip olanların verdiği teklifler, komisyon tarafından bazı kriterler üzerinden değerlendirilerek seçilecekti. Komisyon başkanlığını yapan ve daha sonra konunun her iki meclise taşınmasıyla, konu hakkında Meclis-i Mebusan'da ve Meclis-i Ayan'da açıklama yapan Maliye Müsteşarı Reşat Bey seçimin nasıl yapıldığını şöyle anlatır, “*Evvelemirde maddelerin ehemmiyetini takdir etmek lazımdır. Biz maddelerin kıymetini takdir ettik. Falan madde 100 ederse bu madde 80 eder, 50 eder, 10 eder, 20 eder diyerek kıymetini tayin ve takdir ettik. Ondan sonra büyük bir kağıt aldık. Bu kağıda, 7 tane geniş sütun çizdik. Bizim müzayede şartlarını aynen yazdık. Madde madde. 47 maddeyi yazdık. İkinci sütunu taliplerden birine hasrettik. O adamın teklifnamesini aldık, Her maddeye karşı ne teklif etmiş ise onu da onun karşısına yazdık. Üçüncü diğer bir talibe hasrettik. Bu suretle tabloyu doldurduk.*

Bir maddeyi aldık baktık bu maddede en iyi hangisidir bunları tetkik ettik, ...Bu maddede en iyisi hangisidir. Pekala o maddenin üss-i mizanını³¹ ona verdik. Bu ikincisi ona iki katını verdik. Bu üçüncüsüdür, ona üç katını verdik. Arz edebildim mi? Şimdi bazı şey oldu ki mesela o buyurdıkları gibi Amerika'da yapmış, biz de iyi

²⁷ “Telefon İmtiyazı”, **Tanin**, 1 Kanunuevvel 1909.

²⁸ Tasvir-i Efkar'da 12 talipten 10 tanesinin tekliflerinin inceleneceği belirtilmiş. Bkz., “Telefon İmtiyazı”, **Tasvir-i Efkar**, 10 Teşrinisani 1909. Tanin de ise 14 teklifin olduğundan bahsedilir. Bkz., “Telefon İmtiyazı”, **Tanin**, 1 Kanunuevvel 1909. İmtiyazın kendi gruplarına verilmesi gerektiği konusunda bir şikayet dilekçesi gönderen Auguste Bruno, dilekçede 15 rakibe karşı daha iyi şartlar sunduklarını iddia ediyordu. Bkz., **MAZC**, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.328. Demir de 16 teklif yapıldığını söylüyor. Bkz., Demir, a.g.t., s.211.

²⁹ **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.404.

³⁰ Tekliflerden ikisi aynı imza ile verilmişti. Başka bir talip, telefonun otomatik tarzda yapılması şartına uymamıştı. Üçüncü talip, yapılacak ihaleye (münakaşaya) katılmayacağını bildirmişti. Bu üç talip ile numune vermeyerek şartnamenin üçüncü maddesine aykırı davranan beş talip de ihaleye girme hakkı kazanamamıştı. Teklif verenler arasından altısının önerileri dikkate alınmıştı. Bkz., “Telefon İmtiyazı”, **Tanin**, 1 Kanunuevvel 1909.

³¹ Üss-i mizan (bağıl değerlendirme): Bir notun diğer notlarla birlikte hesaplanarak değerlendirilmesidir. Burada bir maddeden iyi not alma sınırının belirleyicisinin en yüksek not ile sağlandığını belirtmektedir. Verilen en yüksek not, o maddenin üss-i mizanı olmaktadır.

fabrikayız. O fabrikanın kibarı, ehemmiyeti, meselesi gibi bazı mesele oldu ki beş tanesi de bir derecede. Hepsi iyi. Onların hepsini birinci dedik. Hepsi de aynı numarayı aldı. Hepsi birinci. Hani ya evvelden de vardı. Sefaretlerden birinci birinci katip, ikinci birinci katip onun gibi. O da birinci, o da birinci, 4 tane birinci. Sonra gelene 5 inci dedik. Orasına da dikkat ettik. Binaenaleyh bu surede tabii en az numara kim almış ise en iyisidir. Ama hangi maddeden en iyisidir? O değil. O yekunu üzerinden iyisidir.”³² Kısaca seçimde tek bir madde ve kriter üzerinden değerlendirme yapmadıklarını belirten Reşat Bey, kapsamlı bir değerlendirme sonucunda imtiyazı en iyi şartlar sunan talibe verdiklerini bildirmişti. 5 hafta süren değerlendirme³³ sonucunda birinci çıkan teklifin sahibi, İngiliz, Amerikan, Fransız şirketlerinden oluşan bir konsorsiyumdu³⁴ ve bu konsorsiyumun temsilcisi Herbert Lows Webbe ile görüşmeye karar verildi.³⁵ Diğer talipler değerlendirme sırası ile şunlardı: Avrupa-i Şarki Telgraf Şirketi adına hareket eden Mösyö Fincher ikinci, Şura-yı Devlet Eski üyelerinden Cemal Bey üçüncü, Rastikolması Elena Telefon Efti Bolog Şirketi adına katılan Mösyö Pekelofesk vekili Mösyö Feruze dördüncü, Mösyö Kozma'nın Vekili Leon Mayris beşinci ve Merkezi Berlin'de bulunan Siemens Halseke Müessesesi adına teklif veren Mösyö Pol Loske de altıncı olmuştu. Sonuçta birinci çıkan talip ile kesin mukavele ve şartname hazırlanması için müzakerelere başlanmasına karar verildi.³⁶

³² MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.404-405.

³³ “İstanbul'da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910.

³⁴ **BOA, MV**, 134/43, 28.11.1909. Bu belgede adı geçen şirketler Tan tarafından da verilmişti. Tan, konsorsiyumun, Western Electric Company, The British Insulated Halsby Cables Limited Company ve Compangnie Française pour l'Exploitation des Procèdes Thomson Huston adlı şirketler arasında kurulduğunu belirtir. National Telephone Company Limited şirketi de konsorsiyuma dahil olmuştu. Bkz., Turgut Tan, “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları”, **AÜSBF Dergisi**, C:22, S:2, Mart 1967, Sevinç Matbaası, Ankara, 1968, s.300. Tanin'de beş şirketten oluşan bir heyetten söz edilir. Bkz., “Telefon İmtiyazı”, **Tanin**, 1 Kanunuevvel 1909.

³⁵ **BOA, MV**, 134/43, 28.11.1909.

³⁶ İsimler Osmanlıca'dan okunduğu gibi çevrilmiştir yani orijinal hallerinden farklı olması muhtemeldir. Demir'in çevrisi burada baz alınmıştır. Bkz., Demir, a.g.t., s.211. Ayrıca isimlerin Osmanlıca yazılışları için bkz., “Telefon İmtiyazı”, **Tanin**, 1 Kanunuevvel 1909.

4.1.3. Birinci Olan Teklif Üzerinde Yapılan Değişiklikler

Maliye Müsteşarı Reşat Bey başkanlığında, üyeleri Maliye Nezareti memurlarından oluşan komisyon tarafından kaleme alınan mazbata, Maliye Nezareti'ne verilmiş ve Mösyö Webbe'in teklifi birinci çıkmıştı. Diğer teklifler arasından birinci çıkan teklif de tamamen kusursuz değildi. Telefonun tarifesi ve hükümetin imtiyazı satın alması konusunda bazı düzenlemeler gerekiyordu. Bu konular, hükümetin yararına olacak şekilde düzenlenmesi kararıyla sonraya bırakılmıştı. Komisyon bir hafta bu konu ile uğraşarak 15 Aralık 1909 tarihinde eksik kalan düzenlemeleri tamamlamıştı.³⁷ Bu süre zarfında mukavelename ve şartname müsveddesinin imzalanması için Meclis-i Vükela'nın da onayı alınmıştı. Telefon tarifesi ve hükümetin imtiyazı satın alması konusundaki pürüzler giderilmişti.

Şirket, telefon tarifesini, İstanbul'u belli bölgelere ayırarak bölgeler arasındaki telefon kullanımını ayrı ayrı ücretlendirmek suretiyle oluşturmuştu. Yani bir bölgedeki abone aynı bölgedeki bir aboneyle farklı başka bölgedeki bir aboneyle farkı ücretten konuşacaktı. Meclis-i Vükela'nın arzusu ile tarife daha sade bir hale getirildi.³⁸ Meclis-i Mebusan'da telefon imtiyazıyla ilgili görüşmeler yapılırken, 28 Mart 1911 tarihli meclis toplantısında, Üsküp Mebusu Necip Draga Bey tarife hususunu şöyle anlatır, “*Ücret meselesi nasıl oluyor? Ücret, iki türlü oluyor: Birisi maktu, birisi nisbi. Ahali muhayyerdir, isterse maktu ücrete tabi olur, isterse nisbi ücrete tabi olur. Abone olmak isteyen adam (yıllık abone olunuyor), 500 mükalemeye (görüşmeye) kadar abone olmak mecburiyetindedir. Her mükaleme üç dakika sürecektir. Bu suretle 500 mükaleme 500 kuruştur. Yalnız bir istisnası var, o da nedir? Kablo vasıtasıyla mükaleme isterse, fazla olarak 1 kuruş verecektir. Tarafeyn, birbirini arayıp buluncaya kadar geçen zaman, tabii mükalemeden madut sayılmaz. Konuşmak başladığı saniyeden itibaren başlıyor. Üç dakikada 40 para (1 kuruş)*³⁹

³⁷ “Telefon İmtiyazı Tedkikatı”, **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909.

³⁸ Reşat Bey, Meclis-i Mebusan'da konuyla ilgili şu ilginç açıklamayı yapıyordu. “*Ahalinin akli ermez. Akli ermediğinden, anlamadığından aldandım, zarar ettim, zanneder. O cihetle basit olmasını istiyorduk.*” Bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.406.

³⁹ Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde, para değerleri yaklaşık şöyleydi: 1 Lira/Altın = 100 Kuruş, 1 Mecidiye/Gümüş = 20 Kuruş, 1 Kuruş = 40 Para, 1 Metelik = 10 Para. **F.D.E. Systeme des mesures, poids et monnaies de l'empire ottoman et des principaux etats**, İstanbul, 1910, ss.23-29'a göre Mecidiye = 19 Kuruş ve 1 Kuruş = 38 Para idi. Ama kolaylık olması amacıyla bu paralar en

veriyor ...500 defa mükalemeden ziyade ne kadar mükaleme ederse, 40 paradan aşağı olmak üzere mütenakıs bir ücret vermeye mecbur oluyor. Ahali isterse böyle yapar, isterse maktuan (toptan) ücrete tabi olur. Her ne kadar isterse o kadar konuşmak için ücret maktuan 8 liradır. Bu parayı veren ne kadar isterse konuşur. Ahali için böyledir. Yalnız, bir şey vardır, mesela, İstanbul'dan Üsküdar'la konuşursa kablo masarifi verir. Bunun için de yalnız 40 para vermek mecburiyetindedir, çünkü kablo masrafı çoktur.”⁴⁰

Satın alma konusunda şirket defterleri incelenerek fiyatın belirlenmesi usulü kabul edildi.⁴¹ Böylece imtiyazın geri alınacağı zaman hükümetin ne kadar para ödeyeceği bir kurala bağlanmış oluyordu. Hükümetin imtiyazı geri alması için belli bir süre geçmesi lazımdı. Bu süre şirket kurulduğundan itibaren ilk 10 seneyi içine alıyordu. Hükümet bu süre bitiminde imtiyazı istediği zaman satın alabilirdi. İmtiyaz süresi ise 30 yıldı. 10. seneden sonra hükümet şirketi almaya karar verirse, şirket ve hükümet adına 2'şer kişi kıymet tayin ederek şirketin hükümete satımı için gerekli işlemlere başlayabilecekti. Hükümet, geri alış bedelinin %10'u kadar fazla para verecekti ama bu oran zamanla azalacaktı.⁴² 40. senenin sonunda şirket ücretsiz olarak hükümetin eline geçecekti.⁴³

yakın sayıya yuvarlanmıştı. Adı geçen eserden aktaran Palmira Brummett, **İkinci Meşrutiyet Basımında İmge ve Emperyalizm 1908-1911**, (çev. Ayşen Anadol), İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.76, dn.44. Osmanlı ekonomi politikalarını, para değerlerini, para piyasalarını ve Osmanlı İmparatorluğu'nda parayla ilgili diğer konuları 'Paranın Tarihi' adlı eserde ayrıntılı olarak inceleyen Pamuk, 1916 yılında yürürlüğe giren Tevhid-i Meskukat Kanunu'yla sikkelerin belirli bir düzene kavuşturulduğunu ve her türlü ödeme için 1 Altın liranın 100 kuruşa eşit olduğu ilkesinin kabul edildiğini bildirmişti. Bkz., Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000, s.241. Şirketle imzalanan 6 Mayıs 1911 tarihli mukavelenamenin 33. maddesinde de bu esas kabul edilmişti. “33. madde: İşbu mukavele ile merbutu şartnamede fiyatı ayrıca tasrih olunmayan kuruluşlar Osmanlı altınını yüzde biri ve pareler kuruşun kırkta biri itibar olunacaktır.” “Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki mukavelename” için bkz., Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, Cilt 5, İstanbul, 1995, s.2759.

⁴⁰ A.g.c., s.396-397. Ayrıca, tarife ile ilgili Reşat Bey'in benzer tarzdaki açıklaması için bkz., **MAZC**, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s.710.

⁴¹ “Telefon İmtiyazı Tedkikati”, **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909; **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.405.

⁴² Satın alma, on seneden sonra olursa %10, on birinci seneden on beşinci seneye kadar olursa %8, on altıncı seneden yirminci seneye kadar olursa %6, yirmi birinci seneden yirmi beşinci seneye kadar olursa %4, yirmi altıncı seneden yirmi dokuzuncu seneye kadar olursa %2 faizle olacaktır. Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkında mukavelename, 26. madde. Bkz., Ergin, a.g.e., s.2756.

⁴³ **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.397-398. Necip Draga Bey, satın alma işlemini şöyle anlatıyordu: “...şimdi müddet-i imtiyaz ne kadardır ve devletin o imtiyaz neticesinde terettüp edecek hakkı nedir? Bunu tetkik edelim Müddet-i imtiyaz 30 senedir. Devlet, 10 seneye kadar bunu iştira edemeyecektir. 10 seneden sonra her ne vakit islerse iştira etmek hakkını haizdir. 10

Şirketle imzalanacak sözleşmedeki şartlardan bazıları şöyleydi; şirket hasılatın gayri safiyesinden %15'ini her sene hükümete verecekti.⁴⁴ İstanbul, Galata, Eyüp ve Kadıköy'de telefon hatları döşeyecek şirketin kuracağı ağa Ayastefanos, Adalar, Maltepe, Kartal, Pendik, Sarıyer ve Anadolu Kavağı da dahil olacaktı.⁴⁵ Bir buçuk seneye kadar telefon tesisatı kurulacaktı. Şirketin memurlarına gelince, burada evvela bir telefon mektebi açılacak ve Avrupa'ya talebe gönderilecekti. Şirket işlemleri Türkçe yapılacaktı.⁴⁶ Şartnameye göre, hükümetin kendisine mahsus telefon hattı olabilecekti. Ayrıca şirket tarafından kurulacak hatları hükümetin kullanması gerekirse hükümet bu hatları %50 indirimli olarak kullanabilecekti.⁴⁷

Telefon imtiyazının, Mösyö Webbe'in temsil ettiği konsorsiyuma verileceği kesinleşmişti. Şirket, teminat akçesi olarak Osmanlı Bankası'na 10 bin lira yatırmıştı.⁴⁸ Ancak 10 bin lira, sözleşme son haline getirilip taraflar tarafından imzalanıncaya kadar Osmanlı Bankası'nda kalacak ve bundan sonra Maliye Nezareti'nin hesabına geçirilecekti.⁴⁹ Telefon imtiyazının esasları belirlenmiş ve teminat bankaya yatmıştı ancak kesin sözleşme için imtiyaz sahibi konumundaki şirket iki sene beklemek zorunda kalmıştı.

Kesin sözleşme imzalanıncaya kadar geçen süre içinde bu imtiyazın peşinde olan diğer bir talip de boş durmamış, imtiyazın kendisine verilmesi için uğraşmıştı.

seneden itibaren 30 uncu seneye kadar suret-i iştira birdir. 30 uncu seneden 40 inci seneye kadar suret-i iştira değişiyor. 40 inci senede artık iştira yoktur. O vakit meccanen intikal ediyor. Meccanen intikal eden bidayet-i tesiste vuku bulan tesisattır, sonradan tesisata inzımm eden (bağlanan) şeyler değildir.” A.g.c., s.397.

⁴⁴ Tanin'de bu oran %10 olarak verilmişti. Bkz., “Telefon İmtiyazı Tedkikati”, **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909. Ancak zabıt ceridelerine bakıldığı zaman bu oranın yanlış yazıldığı görülmektedir. **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.398, 410; **MAZC**, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.348. Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkında mukavelename, 20. madde. Bkz., Ergin, a.g.e., s.2753. Telefon Şirketi'nin dahili nizamnamesinin 36. maddesinde de hükümetin payının %15 olduğu belirtilir. Bkz., Önay, a.g.m., s.131-132.

⁴⁵ Demir, a.g.t., s.211; Önay, a.g.m., s.127. “*Dersaadet ve civarı telefon imtiyazı mukavelenamesine merbut “A” işaretli defter*”de, telefon hatlarının kurulacağı yerler ayrıntılı bir şekilde ortaya koyulmuştu. “*Dersaadet ve civarı telefon imtiyazı mukavelenamesine merbut ‘A’ işaretli defter*” için bkz, Ergin, a.g.e., ss.2764-2778.

⁴⁶ “Telefon İmtiyazı Tedkikati”, **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909. Dil konusunun çok önemli olduğunu Besarya Efendi şöyle belirtir, “...*bu mukavelenamenin bir cihet-i maneviyesi vardır ki, onun ehemmiyeti her türlü takdirin fevkindedir. Bir ecnebi şirketi olduğu halde memleketimizde ilk defa olarak bir şey taahhüt ediyor; o da şirketin resmi defterleri Türkçe lisan üzerinde tutulacaktır.*” **MAZC**, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.355

⁴⁷ “Telefon Temdidi”, **Tanin**, 25 Kanunusani 1910.

⁴⁸ “Telefon İmtiyazı Tedkikati”, **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909.

⁴⁹ Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkında mukavelename 25. madde. Bkz., Ergin, a.g.e., s.2755.

Verilen tekliflerin değerlendirilmesinden sonra ikinci olan talip kendisinin daha iyi şart sunduğunu iddia ederek imtiyazın kendisine verilmesi gerektiğini bildiriyordu. Bu konuda hükümete bir şikayet dilekçesi yazmıştı. Gelen şikayet dilekçesi Arzuhal Encümeni (Dilekçe Komisyonu) tarafından Maliye Nazırı'na, oradan da Meclis-i Ayan'a gönderilmişti.⁵⁰ 19 Mayıs 1910 tarihinde yapılan görüşmede ele alınan dilekçe, Meclis-i Ayan üyelerinden Gabriyel Noradunkyan Efendi'nin, bu konuda bir şey söylenebilmesi için evrakın okunması gerekliliği üzerinde durması ile ileriki bir oturuma bırakılmıştı.⁵¹ Yaklaşık 10 ay sonra Paris'teki bir anonim şirket adına hareket eden Auguste Bruno, şikayetini yeniler tarzda bir dilekçe daha göndermişti. Bu dilekçe, 30 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Ayan'da okunmuştu. Auguste Bruno, dilekçede 15 rakibe karşı daha iyi şartlar sunduklarını ve şirketin gelirinin %20'sini hükümete bırakacakları taahhüdünü yeniliyordu.⁵² Yapılan itiraz bir değişikliğe sebep olmamıştı. Mecliste yapılan görüşmelerde Maliye Müsteşarı ve Komisyon Başkanı Reşat Bey, ikinci talibin itirazını yersiz bulmuş ve birinci çıkan teklifin daha iyi şartlar sunduğunu belirterek kararın yerinde olduğunu savunmuştu.⁵³

4.1.4. Telefon İmtiyazıyla İlgili Yasamın Kabulü ve Telefon İmtiyazının Verilmesi

İstanbul ve civarında telefon santrallerinin kurulması için Maliye Nezareti ve ilgili şirket arasında görüşmeler neredeyse sonuçlanmıştı. Ancak bu imtiyazın Maliye Nezareti tarafından verilebilmesi için bir kanun maddesinin çıkarılması gerekiyordu. Çünkü mevcut kanunlar Maliye Nezareti'ne bu hakkı tanımıyordu. Bununla birlikte telefon tesisinin bir şirket tarafından mı yoksa hükümet tarafından mı yapılması konusunda meydana gelen tartışmalar da son bulmuş değildi. Yaklaşık iki yıllık bir zaman dilimini içine alan bu süreç boyunca gerek Meclis-i Ayan'da gerekse Meclis-i Mebusan'da söz konusu imtiyaza ilişkin yasal bir düzenleme yapılmasıyla alakalı görüşmeler oldu. Görüşmeler boyunca da konu hakkındaki tartışmalar devam etti.

⁵⁰ MAZC, C:2, D:1, İS:2, 3 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, s.73.

⁵¹ A.g.c., s.73.

⁵² MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.238.

⁵³ MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, ss.404-407

Takip edebildiğimiz kadarıyla, telefon imtiyazına ilişkin ilk kanun tasarısı, “*Telefon, telgraf vesaire imtiyazatına dair kanun layihası*” adıyla, 30 Aralık 1909 tarihinde Meclis-i Ayan’a gelmişti.⁵⁴ Kanun tasarısı Meclis-i Ayan’a geldiği zaman, kanunun muhatabı olan hükümet birkaç gün önce istifa etmişti. Besarya Efendi, hükümetin (Hilmi Paşa Hükümeti’nin) istifa ettiğini gazetelerden öğrendiğini, bu doğru ise müzakere edilen kanun tasarısının muhatabının kim olduğunu sormaktaydı. Meclis-i Ayan Başkanı Sait Paşa, bu konuda meclise resmi bir tebliğ gelmediğini belirtmiş ve kanun tasarısı üzerine müzakere edilip edilmemesi Meclis-i Ayan üyeleri tarafından ele alınmıştı. Sonuçta müzakereye devam kararı alındı ama kanun tasarısı hakkında bir karar verilmedi.⁵⁵ Konu Meclis-i Ayan’a 3 Mart 1910’da tekrar geldi. Meclis’teki konuşmalardan, telefon imtiyazı hakkında Layiha Encümeni tasarısının telefon imtiyazının kimin tarafından verilmesiyle ilgili olduğu anlaşılıyordu. Ancak Encümen tarafından meclise sunulan tasarı telefon imtiyazına ilişkin sorunu çözecek bir karar verilmesine olanak tanımıyordu. Meclis-i Ayan Başkanı Sait Paşa da encümenin tavrını eleştirmiş ve “*Encümenin takriri, hikaye-i halden ibarettir*” demişti. Encümenin kesin kararlar oluşturup, bunu Heyet-i Umumiye’nin oyuna sunması gerektiğine inanan Sait Paşa’ya göre, telefon idaresinin hükümete ait olduğu yönünde bir kanun maddesinin yapılması olayı çözerdi.⁵⁶ Sonuçta Encümen’in sunduğu tasarı kabul edilmeyip oy çokluğu ile Kuvve-i İcraiye’ye gönderilmesine karar verildi.⁵⁷

Mösyö Webbe’in temsil ettiği konsorsiyumun kesin sözleşmeyle birlikte İstanbul ve çevresinde kurulacak olan telefon tesisine yönelik imtiyazı almasını sağlayacak yasal düzenleme 1911 yılındaki bir kanun tasarısı ile sağlanacaktı. Dersaadet ve civarında tesis edilecek telefon şebekesi imtiyazına dair 21 Aralık 1910 tarihli ve Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa imzalı dosyanın gönderildiğine ilişkin sadaret tezkeresi 26 Aralık 1910 tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda okunup Nafia Encümeni’ne gönderildi.⁵⁸ 1 Şubat 1911 tarihinde Nafia Encümeni tarafından

⁵⁴ MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s.162. Meclis-i Ayan’a gönderilen Encümen mazbatasının, bulunamadığı gerekçesiyle zabıt ceridesine yazılmamasından dolayı bu kanun tasarısının içeriği hakkında ayrıntılı bir bilgiye sahip değiliz.

⁵⁵ A.g.c., s.163-164.

⁵⁶ A.g.c. s.355.

⁵⁷ A.g.c., s.355-356.

⁵⁸ MMZC, C:1, D:1, İS:3, 1 Teşrinisani 1326-18 Kanunuevvel 1326, s.627.

Meclis-i Mebusan'a gönderilen mazbatada verilecek olan imtiyazın Encümence uygun görüldüğü belirtilmişti.⁵⁹ Şirket ile Maliye Nezareti arasında bu süre içinde bazı sorunlar çıksa da bunların önemsiz olduğu anlaşılmaktaydı.⁶⁰ 23 Mart 1911 tarihinde telefon mukavelenamesi ve şartnamesi Meclis-i Mebusan'a geldi ve bunun incelenmesi isteği sonucu konunun birkaç gün ertelenmesine karar verildi.⁶¹ İstanbul ve çevresinde tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazına dair yasa tasarısı, kararlaştırıldığı gibi 28 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'da görüşüldü.⁶² Telefon imtiyazının verilmesinde Maliye Nezareti'ni yetkili kılan kanun maddesi şöyleydi: "*Madde-i Kanuniye: Dersaadet ile civarında telefon tesis ve işletilmesi için bilmüsabaka en muvafık şerait dermayan eylemiş olan ve bir Heyet-i Müttehide namına hareket eden Mösyö Herbert Lavusve'yle merbut mukavele ve şartname layihaları ahkamına tevfikan imtiyaz itasına Maliye Nezareti mezundur.*" Kanun maddesi Meclis-i Mebusan'da oy çokluğu ile kabul edildi.⁶³ Aynı kanun tasarısı 10 Nisan 1911 tarihinde Meclis-i Ayan tarafından da görüşülüp onaylanmıştı.⁶⁴ 9 gün sonra yani, 19 Nisan 1911 tarihinde, İstanbul ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazının en iyi şartlar sunan Mösyö Webbe'in temsil ettiği şirkete verilmesinde Maliye Nezareti'nin yetkili olduğuna dair kanun maddesi kabul edildi.⁶⁵ Böylece telefon imtiyazının kesin olarak verilmesinin önünde hiçbir engel kalmamıştı.

Devlete ait telefon hatlarının yanı sıra herkes tarafından kullanılabilen telefon santrallerinin kurulması, çıkarılan kanun maddesi ile mümkün olmuştu.⁶⁶ Bu kanun maddesinin kabulünün ertesinde imtiyaz sözleşmesi imzalanmış ve İstanbul'da belirlenen bölgelerde isteyenlerin bu teknolojiye faydalanması sağlanmıştı. 6 Mayıs 1911 tarihinde İstanbul ve çevresinde kurulacak olan telefon şebekesi

⁵⁹ "*Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazat mukavele ve şartnamesi hakkında Nafia Encümeni mazbatası.*" İçin bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:3, 20 Kanunuevvel 1326-31 Kanunusani 1326, s.438-439.

⁶⁰ Üsküp Mebusu Necip Draga Bey, şirket aleyhinde bir anlaşmazlık olduğunu ama bunun daha sonra düzeltildiğini bildirir. Bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.276-277.

⁶¹ A.g.c., s.276-277.

⁶² A.g.c., s.395.

⁶³ A.g.c., s.412.

⁶⁴ **MAZC**, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, ss.325-359.

⁶⁵ "*Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı için akdine mezuniyet verilen mukavelename ve şartname hakkında kanun*" için bkz., **Düster**, Cilt:3, s.788'den aktaran Ergin, a.g.e., s.2744.

⁶⁶ Demir, a.g.t., 212; Önay, a.g.m., s.127.

imtiyazı hakkında mukavelename ve şartname imzalanmıştı. Hükümet adına Maliye Nazırı Cavit Bey ve konsorsiyum adına Mösyö Herbert Lows Webbe arasında imzalar atılmıştı. Mösyö Webbe'in temsil ettiği konsorsiyum, Western Electric Company, The British Insulated Halsby Cables Limited Company ve Compagnie Française pour l'Exploitation des Procèdes Thompson Huston ve konsorsiyuma sonradan dahil olan National Telephone Company Limited adlı şirketler arasında kurulmuştu. Konsorsiyumun yönetim kurulu, George Franklin, Charles St. Aqiuono, Lord Harris, George Hunter Robertson, Sır Albert Ravelli, Sir William Otbert Gilter, Samuel Herric Sanid'den oluşuyordu.⁶⁷

Mukavelenamenin 24. maddesi gereğince şirket, imtiyazı aldıktan sonraki altı ay içinde İstanbul'da Osmanlı Telefon Anonim Şirketi adında, başlangıç olarak 250 bin lira sermayeli bir şirket kurmak ve şirketin nizamnamesini hazırlamak zorundaydı.⁶⁸ Konsorsiyum 31 Ekim 1911 tarihinde bu yükümlülüğünü yerine getirmişti. Şirket nizamnamesinin 6. maddesinde, şirketin sermayesinin 330 bin lira olduğu yazılıyordu. Sermaye, beş buçuk liradan altmış bin hisseye bölünmüştü. Ayrıca şirket bu sermayeyi %50 oranında arttıracığını belirtiyordu.⁶⁹ Osmanlı kanunlarına bağlı olan şirket (m.2), sermayesini bundan daha fazla arttırmak isterse Osmanlı Devleti'nden izin alması gerekecekti (m.6) Şirket sermayesinin %60'ı İngilizlere, %25'i Fransızlara ve %7'si Amerikalılara aitti.⁷⁰

Şirketin nizamnamesi: Şirketin amacı, ismi, merkezi ve süresi; imtiyazın şirkete devri; şirketin idaresi; şirketin genel kurulu; şirketin senelik hesapları; karın taksimi ve sermaye; ihtiyaç akçesi; şirketin feshi ya da uzatılmasına ilişkin konulardan oluşan 8 fasıl ve 46 maddeden oluşuyordu.⁷¹

⁶⁷ Ergin, a.g.e., s.2745.

⁶⁸ Mukavelenamenin 24. maddesi için bkz., Ergin, a.g.e., s.2754.

⁶⁹ Şirket nizamnamesinin 6. maddesi için bkz., Ergin, a.g.e., s.2779-2780. Öney, adı geçen makalesinde nizamnameyi sadeleştirerek vermiştir. Ergin'in eseri temel alındığında, ki nizamnameyi olduğu gibi aktarmıştır, Öney'in 6. maddede şirketin sermayesini 300 bin lira olarak vermesinin küçük bir yazım hatasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Bkz., Öney, a.g.m., s.128.

⁷⁰ Jacques Thobie, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:3, İletişim Yayınları, s.737; Tan, a.g.m., s.301.

⁷¹ "Telefon şirketinin nizamname-i dahiliyesi" için bkz., Ergin, a.g.e., ss.2778-2788. Ayrıca nizamnamenin sadeleştirilmiş hali için bkz., Öney, a.g.e., ss.127-133.

Cavit Bey ve Mösyö Webbe arasında imzalanan 6 Mayıs 1911 tarihli mukavelename 6 fasıl ve 33 maddeden ibaretti.⁷² Aynı tarihli şartname de 24 maddeydi.⁷³ Telefon imtiyazının daha anlaşılır kılınması için mukavelenamenin dikkat çekici maddelerini sıralamalıyız. İmtiyaz, menafi-i hususiyeye (özel çıkarılara) ait olan hatları -hükümet ile belediyeye ait olan ve özel mülk dahilinde herhangi kişi veya şirketin kuracağı hatları- kapsamıyordu. (m.5) Belirlenen alan içinde yapılacak telefon tesisi imtiyazın onayından itibaren bir buçuk sene içinde yapılması gerekiyordu. Şirketin kullanacağı alet ve edevat en iyi mamullerden olacak ve bu aletler kurulmadan önce hükümetin atadığı memurlar tarafından kontrol edilecekti.⁷⁴ (m.8) Şirket, telefon alet ve edevatındaki yenilikleri takip ederek bunları kullanması gerekiyordu. (m.13) Tesisatın kurulumunda (inşa ve kurulum için) gerekli malzemeler gümrük vergisinden muaftı. (m.11) Konuşma ücretleri senelik 500 konuşma için 5 liradır. İş yerlerinde ise 550 konuşma 5 liradır. Ve bu konuşma süresi arttıkça konuşma başına alınan para azalmaktadır. Konuşma süresi 3 dakika, konuşma sağlanamazsa ücret düşmeyecek ve aranan taraf ücret vermeyecek idi. (m.15) Hükümetin alacağı telefon abonelerinin tamamı ve belediyenin alacağı abonelerinin 50'si telefon ücretinin yarısına tabii olacaktı. (m.17) İtfaiyenin kullanacağı telefonların bir kısmı ücretsiz olacaktı. (m.18) Şirket gelirinin %15'i hükümete verilecekti. (m.20) Şirket defterleri 3 ayda bir hükümete gönderilecekti. (m.22) Hükümetin mutlak bir surette şirketi teftiş hakkı vardır. Genel güvenlik ve huzur (selamet) söz konusu olduğu takdirde hükümet, şebekenin tümü veya bir kısmı üzerindeki işletmeyi geçici olarak ele geçirebilme hakkını gizli tutmuştu. (m.23) Hükümet isterse, 10 sene sonra imtiyazı geri alabilecekti. 40. senenin sonunda ise şirketin deposundaki yedek parçalar ve aletler haricindeki bütün mal varlığı (kurduğu tesisat, kullanılan aletler ve şirkete ait mülkler) ücretsiz olarak hükümetin eline

⁷² “*Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki mukavelename*” için bkz., Ergin, a.g.e., ss.2745-2759.

⁷³ “*Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki şartname*” için bkz., Ergin, a.g.e., ss.2760-2764.

⁷⁴ Cavit Bey ve Mösyö Webbe arasında imzalanan 6 Mayıs 1911 tarihli Şartname'nin 13. maddesinde hangi fabrikalardan alet ve edevat alınacağı belirtiliyordu, “*Newyork ve Londra'daki 'Western Electric Company The Chicago'; Paris'te 'Societe De Materiel Telefonique'; Anvers'de 'Bell Telephone Manufacturing Company'; Londra'da 'National Telephone Company Limited'; Pruskot'da 'British Insulated Cables Limited'; Londra'da 'British L.M. Ericson Manufacturing Company Limited' ve Paris'te 'Company François Porlexpoule Atasion de Pruce de Thomson Houston'.* “*Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki şartname*” için bkz., Ergin, a.g.e., s.2762.

gececekti. (m.26) Sadece müdür, başmüfettiş ve başmühendis tüm imtiyaz süresi boyunca yabancı olacaktı. İlk 10 yıl boyunca şirket diğer teknik personeli yabancı devlet vatandaşlarından seçebilecekti. Ancak kadrolarına Osmanlı tebaasını almak için masraflarını üzerine alarak, onları İngiltere ve Amerika'daki kurumlarına gönderecekti ve İstanbul'da bir telefon okulu açacaktı. Bu şekilde yetiştirilen elemanlar 10 yıl sonunda şirketin kadrolarına alınacaktı. Diğer yabancıların mukaveleleri sona erdikçe yerlerini Osmanlılar dolduracaktı. (m.27) Şirketin defter ve diğer evrakları Türkçe tutulacaktı ve bunun yanında Fransızca tercümeleri de olacaktı. Şirket hükümetle iletişimini Türkçe olarak yapacaktı. (m.28) İmtiyaz sahibi ve onun kuracağı şirket, Osmanlı kanunlarına tabii olacaktı. (m.30) Herhangi bir sorun Şura-yı Devletçe halledilecekti. (m.31)

Şirket, telefon imtiyazını aldıktan sonra çalışmalarına başlamıştı. Trablusgarb ve Balkan Savaşlarından kaynaklanan gecikme sonucu 16 Ekim 1913 tarihinde hükümet adına Posta, Telgraf ve Telefon Nazırı Oskan Efendi ile Dersaadet Telefon Osmanlı Anonim Şirketi adına İsmail Efendi ve şirketin Genel Müdürü T. Wathson arasında ek mukavelename yapılmıştı.⁷⁵ Ek mukavelenameden, şirketin Beyoğlu ve Kadıköy'deki hatları inşa ettiği anlaşılıyordu ve mukavelename ile diğer hatların da kısa sürede yapılması öngörülüyordu.⁷⁶ Önay, 6400 hatlık Beyoğlu, 9600 hatlık Tahtakale ve 2000 hatlık Kadıköy santrallerinin ancak üç sene sonra 28 Şubat 1914 yılında faaliyete geçtiğini belirtmektedir.⁷⁷ Dönemin tanıklığını yapan ve belediyecilik konusunda bize çok önemli eserler bırakan Ergin, Şirket'in telefon görüşmeleri için ihtiyaç duyduğu elektriği üretmediğinden dolayı, İstanbulluların telefon görüşmelerine başlamasının ancak Silahtarağa'daki elektrik tesisinin kurulmasından sonra yani 1914 yılının Mart'ında mümkün olduğu yönünde bilgi vermektedir.⁷⁸

Birinci Dünya Savaşı patlak verdikten sonra hükümet, 14 Mayıs 1915 günü şirkete el koymuştu. Şirketin yabancı teknik personeli İstanbul'u terk etmiş ve

⁷⁵ “Dersaadette telefon imtiyazına mütedair 23 Nisan 1327/1911 tarihli mukavelenameye müzeyyel mukavelename” için bkz., Ergin, a.g.e., s.2788-2789.

⁷⁶ Ergin, a.g.e., s.2789.

⁷⁷ Önay, a.g.m., s.133. Eldem, telefon şebekesinin 1913 yılında imtiyazlı bir şirket tarafından işletilmeye açıldığını söyler. Bkz., Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.213.

⁷⁸ Ergin, a.g.e., s.2745, dn.2.

onların yerini 5 Türk mühendis ve 15-20 kadar teknisyen doldurmuştu. Nisan 1919 yılında telefon işletmesi tekrar şirketin eline geçmişti.⁷⁹ 1920 tarihinde ek bir mukavelename daha yapılmıştı.⁸⁰ Şirket zamanla faaliyetlerini genişletmiş, Bebek, Büyükdere, Trabya, Erenköy, Karal, Kandilli, Paşabahçe ve sair semtlerde birer küçük santral kurmuştu.⁸¹ Şirketin bütün tesisatı ve mal varlığı hükümet tarafından satın alınması yani İstanbul telefon işletmesi millileştirilmesi 1 Eylül 1935 tarihinde kararlaştırılmıştı.⁸²

⁷⁹ Demir, a.g.t., s.213; Hür, a.g.m., 242.

⁸⁰ Tan, a.g.m., s.301.

⁸¹ Önay, a.g.m., s.133. Şirket, Bebek santralını 12 Mayıs 1921'de, Bakırköy santralını 26 Mayıs 1921'de, Yeşilköy santralını 8 Haziran 1921'de, Erenköy ve Büyükdere santrallerini 6 Ekim 1921'de, Büyükdere ve Tarabya santrallerini 8 Haziran 1922'de, Paşabahçe santralını 8 Ağustos 1923'de, Kartal santralını 26 Kasım 1923'de, Heybeliada santralını 6 Mart 1924'de işletmeye açmıştı. Bkz., Demir, a.g.t., s.213.

⁸² Şekip Eskin, **Türk Posta Tarihi**, Ankara, 1942, s. 47'den aktaran Demir, a.g.t., s.214. 3 Eylül 1935 tarihli Cumhuriyet'te İstanbul telefonunun devir teslim işlemlerinin dün başladığını ve bir ay süreceğini yazmaktadır. Aynı haberde şirketin 375 kişilik elemen kadrosundan 14 yabancı memurun çıkarıldığı ve hala 53 gayrimüslim memurun çalıştığı ve bunların elde ettikleri vatandaşlık hakkı sayesinde görevlerinde kaldığı bildiriliyordu. Çıkarılan 14 yabancı memurdan yalnız 3 tanesi uzman sıfatıyla devir teslimde hazır bulunmaları için çalıştırılmalarına devam edilecekti. Bkz., **Cumhuriyet**, 3 Eylül, 1935.

4.2. TELEFON İMTİYAZIYLA İLGİLİ TARTIŞMALAR

4.2.1. Tartışmaların Başlaması

Meşrutiyet ilan edildikten sonra telefon üzerindeki yasak kalkmıştı. Haberleşme alanındaki bu büyük buluşun üstünden neredeyse 30 yıl geçmiş ve telefonun kullanım alanıyla telefonu kullananların sayısı gün geçtikçe artmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nda da bu önemli haberleşme aracından faydalanmak için zaman kaybetmeden telefon tesisine başlanmalıydı. Telefonu geniş bir kesimin kullanımına sunmak amacıyla başlatılması gereken çalışmalar, aynı zamanda telefon hakkında yapılan tartışmaları başlatmıştı. Telefon konusunda yapılan tartışmalar, daha telefon tesisinin imtiyaz olarak verilmesi gündeme gelmeden önce başlamıştı. Tartışmalar aslında, tam da bu noktada yani telefon işinin imtiyaz olarak mı verilmesi yoksa devlet tarafından mı yürütülmesi ekseninde ortaya çıkmıştı. Hükümetin telefon konusunda kesin bir karara varıp icraata başlamaması ilk eleştiriler arasında yer alıyordu ancak telefon imtiyazı ile ilgili tartışmalar, telefon üzerinde kimin yetkili olacağı sorunuyla temellenmişti.

Meşrutiyetin ilanından sonra nazırlar ve bazı üst makam yöneticilerini kapsayan 28 abonelik ilk telefon santrali 10 Mayıs 1909 tarihinde hizmete açılmıştı.⁸³ Aynı günlerde İstanbul ve civarında telefon tesis etmek isteyen Fransız sermayedarları, tekliflerine cevap verilmediği gerekçesiyle sadrazamlıktan açıklama istemişlerdi. Nafia Encümeni'nin mazbatası ile konu Meclis-i Mebusan'a gelmişti ve telefon hakkındaki ilk tartışmalar burada başlamıştı. 3 Haziran 1909 tarihli Nafia Encümeni mazbatasında, Fransız sermayedarlarının şikayetinin yanı sıra gelişimin bir aracı olan telefonun meşrutiyetin ilanından 10 ay geçmesine rağmen neden hala yapılmadığı irdelenmekteydi. Mazbataya göre, telefonun hükümet tarafından mı tesis edileceği, yoksa imtiyaz suretiyle mi yaptırılacağı belli olmaması ve Fransız sermayedarlarının Meclis-i Mebusan'a müracaat ve şikayete mecbur edilmesi, sonuçta bu tür muameleye alışkın olmayan sermayedarların şevk ve gayretlerini kıracaktı. Bu tür olaylar meşrutiyet yönetiminin de zarar görmesine neden olacaktı.

⁸³ Alşan, a.g.m; Demir, a.g.t., s.210; Önay, a.g.m., s.126.

Nafia Encümeni'nin sunduğu bu mazbatada, Meclis-i Mebusan'ın isteğiyle Sadrazam'ın telefon konusunda bir açıklama yapması isteniyordu.⁸⁴

Yabancı sermayeyi savunur bir şekilde yazılan Nafia Encümeni mazbatasında imzası olan bir isim dikkatimizi çekmektedir.⁸⁵ Bu ismin sahibi İsmail Hakkı Bey'dir.⁸⁶ Bağdat demiryolu ve Lynch meselesinin Meclis-i Mebusan'da görüşülmesine sebep olan gensoru önergelerinin sahibi ve bu imtiyazlara sert bir tavırla karşı çıkan Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey'in bu mazbatayı imzalaması şaşırtıcıdır. Bu mazbata, Bağdat demiryolu tartışmalarından (27 Şubat 1909) sonra ve Lynch meselesinin Meclis-i Mebusan'a gelmesinden (29 Kasım 1909) önce verilmişti. İsmail Hakkı Bey'in burada imzasının olması iyimser bir tahminle, çağın gereksinimlerinin dışında kalmamak ve üyesi bulunduğu Nafia Encümeni kararına ters düşmemek isteğinden kaynaklandığı söylenebilir. İsmail Hakkı Bey'in yabancı sermayeye karşı olmadığı yorumunu da yapabiliriz. Ancak, bu durumun öncesindeki ve sonrasındaki olaylar, İsmail Hakkı Bey'in yabancı sermayenin bir savunucusu olmadığını açıkça göstermekteydi.

Nafia Encümeni'nin mazbatasını üzerine, Meclis-i Mebusan Başkanı Ahmet Rıza Bey'in sorusu ve çoğunluğun isteği üzerine Sadarettin açıklama yapılmasına karar verildi.⁸⁷ Sadrazamın telefon konusunda açıklama yapmak için Meclis-i Mebusan'a gelmesiyle, ilk tartışmalar başlayacaktı. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, açıklama yapmak için 19 Haziran 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'a gelmişti ve telefon konusunda yapılan eleştirilere cevap vermişti. Hüseyin Hilmi Paşa'nın değindiği ilk konu, neden telefon tesisinin bir an önce yapılmadığı ve bununla alakalı olarak neden yabancı sermayedara kesin bir şey söylenmediği idi. Yabancı ülkelerde telefon tesislerinin ne şekilde kurulduğunun araştırılması öncelikle izlenecek yoldu ve bu zaman alan bir işti. Hüseyin Hilmi Paşa, telgraf ve nafia memurlarından oluşan

⁸⁴ “*Dersaadet ve civarında Fransız sermayedarları tarafından tesisi teklif edilen telefon tesisi hakkında Sadarettin istizahta bulunulmasına dair Nafia Encümeni mazbatasını*” için bkz., **MMZC**, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.116, 490.

⁸⁵ 12 imzalı mazbatada imzası bulunan diğer kişiler şunlardı: Nafia Encümeni Reis Vekili Suriye Mebusu Rüştü, Zabıt Katibi Sinop Mebusu Rıza Nur, İzmit Mebusu Ahmet Müfit, Yozgat Mebusu Edip, Bağdat Mebusu İsmail Hakkı, Drama Mebusu Agah, İzmit Mebusu Anastas, Konya Mebusu (ismi okunamadı), Sivas Mebusu Ömer Şevki, İstanbul Mebusu, Feraci, Siroz Mebusu Mithat Şükrü, Siverek Mebusu Nureddin. Bkz., a.g.c., s.116, 490.

⁸⁶ Bkz., 1. bölüm, 67. ve 123. dipnotlar.

⁸⁷ A.g.c., s.116, 490.

bir komisyonun kurulduğunu ve bu komisyonunda aylarca kesin bir karara ulaşamadığına değinmişti.⁸⁸

İşlemlerin uzaması ve kesin bir sonuca varılmamış olması eleştirilen bir konuydu. Selanik Mebusu Rahmi Bey⁸⁹, “*Telefon meselesi, Kamil Paşa'nın Sadareti*⁹⁰ zamanında ortaya çıkmıştı. (O zaman)... Avrupa'dan birkaç sermayedar geldi... O günden şimdiye kadar bu mesele halledilememiş ve kim bilir daha ne zamana kadar sürüncemede kalacaktır.” diyerek bu konuda ne kadar yavaş hareket edildiğini ve hala bu sorunun aşılamadığını belirtiyordu. Birçok konu hala belirsizdi, “*Birçok talipler olduğu halde, bugüne kadar umur-ı nafia namına zerre kadar bir şey yapılmadı.*” Ayrıca komisyonu da eleştiren Rahmi Bey, komisyonun aylarca bula bula birkaç netice bulduğunu söylemişti.⁹¹ Rahmi Bey, bu konuda kesin karar verilip bunun yabancılara da bildirilmesi kanaatindeydi çünkü, “*Diğer birçok sermayedarın, Avrupa Sermayedarını, artık oraya kadar gitmekten, masraf edip geri dönmekten fayda yoktur diyorlar, buraya artık gelmiyorlar.*”dı.⁹² Nafi Paşa da işlerin suratla halledilmesini istiyordu. Aynı soruna değinen diğer bir mebus, Kastamonu Mebusu Ahmet Mahir Efendi⁹³ idi. 31 Mart'la yeni bir devre girildiğini belirten Ahmet Mahir Efendi, dört aydır elle tutulur bir şey yapılmadığını belirtiyordu, “*Dört aydan beri muamelat-ı idarenin şekil ve mahiyetine nazaran*

⁸⁸ A.g.c., s.491.

⁸⁹ (Mustafa) Rahmi (Arslan) Bey (1874-1947): 1. ve 2. dönem Selanik Mebusu olan Rahmi Bey, Türk ve İttihatçıdır. Eşraf, toprak sahibi ve işadamıdır. İzmir valiliği ve Meclis-i Mebusan'da Nafia Encümeni Reisliği yapmıştır. (Rustow-Ahmad'da Mustafa Rahmi Evrenos Bey olarak geçiyor) Bkz., Fevzi Demir, **Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2007, s.357; Feroz Ahmad, Dankwart A. Rustow, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Meclisler: 1908-1918”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı:4-5, İstanbul, 1976, s.267; **Türk Parlamento Tarihi (I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt: 2, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1998, s.518.

⁹⁰ Kamil Paşa hükümeti II. Meşrutiyet'in ikinci hükümetiydi ve 6 Ağustos 1908 tarihinde kurulmuştu. Kamil Paşa hükümeti, 13 Şubat 1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'ın güvensizlik oyuyla düşürüldü. Bkz., **Türk Parlamento Tarihi, (Meşrutiyete Geçiş Süreci: I. ve II. Meşrutiyet)**, Cilt:1, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1997, ss.284-287; Ahmet Mehmetefendioğlu, **İkinci Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Hükümetleri ve İttihat ve Terakki**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996, ss.7,33; Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, Cilt:3, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000, s.66,74.

⁹¹ A.g.c., s.492.

⁹² A.g.c., s.492.

⁹³ (Hacı) Ahmet Mahir Efendi (1860-1925): 1., 2. ve 3. dönem Kastamonu mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Ulemadır ve avukatlık yapmıştır. Bkz., Demir, a.g.e., s.366; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.272.

maatteessüf görüliüyor ki henüz hiçbir asar-ı fiiliye-i Meşrutiyet ne amal-i havası temin, ne de efkarı avamı tatmin etti.”⁹⁴

Telefon tesisine ilişkin başlayan tartışmalarda telefonun neden hala tesis edilmediği eleştirilirken aynı zamanda daha önemli bir konu öne çıkmıştı. Aslında yapımı aksayan tek konu telefon değildi ve meşrutiyet hükümetleri iktidara geldikten sonra imara ilişkin beklenen adımları atamamıştı. Meşrutiyet ilan edilmesine rağmen hükümetin bayındırlık konusunda önemli bir icraatta bulunmaması mebuslar tarafından eleştirilmişti. Cavit Bey de Meclis-i Mebusan’ın bu oturumundan yaklaşık bir buçuk ay önce yazdığı makalede bu konuya değiniyordu. Mebusların, hükümetin neden icraatta bulunmadığı yönünde açıklama yapmaları meşrutiyet döneminden büyük beklentileri olduğunu gösteriyordu. Belki de bu görüş, Cavit Bey’in makalesiyle etkisini arttırmıştı.

Cavit Bey, 3 Mayıs 1909 tarihinde ‘*Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*’nda yayınlanan makalesinde, İngiliz Ticaret Odası Gazetesi’nin ‘*Islahat-ı Mübrem (acele yapılması gereken yenilikler)*’ başlıklı yazıdan, Osmanlılarda teşebbüs ve cesaret fikri olmadığı halde yabancıları bayındırlık işlerine karıştırmama gibi milli bir eylem içinde oldukları ama yabancı sermaye olmadan hiçbir işin yapılamayacağını yazıldığını aktarıyordu. Bu makalenin acı ama gerçek olduğunu söyleyen Cavit Bey sözlerine şöyle devam ediyordu: “*Bir milletin otuz seneden beri bozulmuş olan çarh-ı idaresi birkaç ay içinde şüphesiz ki düzelemez, memleketin daima tahrib edilegelen alat ve vesait-i iktisadiyesi de yine birkaç ay zarfında şüphesiz ki teşkil ve tesis olunamaz. Fakat bir inkılabı takip eden ilk dokuz ayda yapılabilecek pek çok şeyler vardı ki, biz bunları yapmadık ve yapmadığımız için Avrupa’da aleyhimize bir cereyan husule (meydana) gelmesine sebep olduk.”⁹⁵* Cavit Bey, bu konuda hükümet tarafından icraata başlanılmadığı gibi imtiyaz taleplerine de olumlu bakılmadığını vurgulamıştı. Ama makalede, Osmanlıların, yabancıları bayındırlık işlerine karıştırmama gibi milli bir eylem içinde olduğuna dair verilen bilgiye katılmamaktaydı. Bu ancak küçük işlerde geçerli olabilirdi. Bayındırlık konusunda imtiyaz vermenin kaçınılmaz olduğuna değinen Cavit Bey, Meclis-i

⁹⁴ A.g.c., s.493.

⁹⁵ Mehmet Cavid, “Neşriyat ve Vekayi-i İktisadiye 4”, *Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, C:2, S:5, 1 Mayıs 1325, s.126-127. Makalenin Latin harflerine çevrilmiş hali için bkz., Karaman, a.g.e., s.214-215.

Mebusan'daki tartışmayla ilişkisi olduğunu zannettiğimiz şu satırları yazıyordu: *“Umur-ı nafia'ya gelince: Buradaki tehir (erteleme) de en ziyade teessüfü mucib olan (üzüntü veren) bir haldir. Memleketimizin ne kadar şedid (zorunlu) ihtiyaçlar var! Bu ihtiyacat karşısında ise biz kollarımızı bağlamış duruyoruz. On ay zarfında bir tek imtiyaz bile verilmedi verilecek imtiyazat hakkında tedkikat icra etmek, memleketimizin zararına bir muamele yapmamak için düşünmek lazım. Doğru. Fakat bu düşünceler ne kadar zaman devam edecek? Bu zamanların boş geçmesindense verilecek imtiyazlarda beş on lira aldanılması bin kerre faidelidir. ...Teşebbüsat-ı mühimme-i nafia ise ancak ecnebi sermayesiyle vücuda gelebilir. Bundan mahrumiyet alat ve vesait-i iktisadiyeden ilelebed mahrumiyet demektir. Medeniyete yeni açılacak olan memleketler yalnız kendi kuvvetleriyle tarik-i hayatta ilerlemek isteyecek olurlarsa herhal sendelerler ve düşerler. Asrımızın icabat-ı zaruriyesinden olan sürat-i hareket için o kuvvet kifayet etmez.”*⁹⁶

Meclis-i Mebusan'daki bu oturumdan yaklaşık 8 ay sonra, Posta Eski Nazırı Ali Galip Bey'in Meclis-i Ayan'da yaptığı açıklamada da hükümetin yavaşlığından yakınma söz konusuydu.⁹⁷

Meclis-i Mebusan görüşmelerine geri dönecek olursak en son söz alan mebus Fuat Bey'di. Trablusşam Mebusu Fuat Hulusi Bey⁹⁸, hükümete ne zaman yapılması gerekli bir şeyin yapılmadığı ve neden dolayı geciktiği sorulsa hep aynı cevaplarla geçiştirildiğinden yakınmıştı. Hükümet bu konuyla ilgili hiçbir teşebbüste bulunmadığı gibi müteşebbislerin de şevkini kırıyordu. Fuat Bey, bu teklifin 5-6 aydır sadarete kaldığını söyleyerek diğer mebuslar gibi hükümetin artık bu konuyu süratle halletmesini istiyordu.⁹⁹

Hüseyin Hilmi Paşa yapılan eleştirilere, özellikle Fuat Bey'in eleştirilerine yanıt vermek için bir kez daha söz almıştı. Hüseyin Hilmi Paşa, Fuat Bey'in meclisi

⁹⁶ Mehmet Cavid, a.g.m., s.129. Karaman, a.g.e., s.216.

⁹⁷ Posta Eski Nazırı Ali Galip Bey, Meclis-i Ayan'da yaptığı 22 Şubat 1910 tarihli konuşmada, telefon işlerinin de Posta ve Telgraf İdaresi'ne verilmesi gerektiğine ve bu geçen sene olmuş olsaydı şimdi İstanbul'da 1.500-2.000 abonelik bir şebekenin kurulmuş olacağına değinmişti. Bkz., MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s. 329.

⁹⁸ Fuat Hulusi (Demirelli) Bey (Efendi?) (1876-1955): 1. dönem Trablusşam mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Hukukçudur. Bkz., Demir, a.g.e., s.379; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.272,280.

⁹⁹ Trablusşam Mebusu Fuat Hulusi Bey: *“Eğer her mesele-i nafia için altı ay tetkik edersek, biz hiçbir iş göremeyeceğiz... Biz, hükümetten sürat beklerdik, fakat maatteessüf bu sürati göremiyoruz. Bundan böyle bilhassa icrasını talep ederim.”* Bkz., MMZC, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.493.

birkaç dakika asılsız sözlerle meşgul ettiğinden dolayı teessüf ederek, işlemlerin Telgraf Nezareti'ne havalesinden dolayı uzadığını belirtmişti. Zaten bayındırlık işleri için Nafia Nezareti'ne başvurulduğunu söyleyen Sadrazam, suçlamaları kabul etmemişti. Ve de Fuat Bey'in belirttiği müracaattın meçhul olduğunu sözlerine eklemişti.¹⁰⁰ Hüseyin Hilmi Paşa aynı tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda, telefon tesisinin kurulumunda nasıl bir yol izleyeceklerine dair açıklamalar da yapmıştı.

4.2.2. Telefon Tesisinin Yapılması

*“Telefonların hükümet tarafından mı tesis edileceği, yoksa imtiyaz suretiyle mi yaptırılacağı ve bu iş ile hangi dairenin iştiğal edeceği”*nin belirlenmesi, Nafia Encümeni'nin sunduğu mazbatada Sadrazam tarafından açıklanması istenen bir konuydu.¹⁰¹ Telefon tesisinin kurulmasının önündeki ilk ve en önemli engel bu soruların arkasında gizliydi. Bu soruların yanıtlarını bulmadan telefon tesisine başlamak olanaksızdı. Bu soruların yanıtını bulmak için bir komisyon kuruldu. *“İmtiyaz verilmesi mi daha muvafık olacak, yoksa emaneten mi yapılması muvafık olacak”* sorusunun yanıtını komisyon aylarca aradı.¹⁰² Anlaşılan, hükümet, telefon tesisini kuramayacağını düşünerek ya telefon üzerindeki idare ve hakimiyet hükümette olmak kaydıyla telefonu en iyi şartlar sunan bir talibe tesis ettirecekti ya da bu iş imtiyazla verilecekti, ki bu durumda telefon üzerindeki idare ve hakimiyet, imtiyazı alan şirkete verilmiş olacaktı. Hüseyin Hilmi Paşa bu seçenekleri şöyle anlatıyor: *“Mecliste uzun uzadıya müzakere ettik. Hatta ciddi surette mübahaset (tartışmalar) da cereyan etmiş idi. İki surete karar verdik. Birinci suret, hükümetçe on veya on beş sene sonra mubayaaya (satın almaya) hak olmak ve memurlar hükümetin tasvibine iktiran edecek Osmanlılardan intihap edilmek (seçilmek), işletme muamelatını Telgraf ve Posta Nezareti'nin tahtı tasdikinde bulunmak üzere imtiyaz ile bir şirket tesisine karar verdik. İkinci bir sureti daha tensip ediyoruz. O da varidatı (telefon gelirini), mesarifi inşaiyeye (inşaat masraflarına) karşılık olmak*

¹⁰⁰ A.g.c., s. 493-494.

¹⁰¹ *“Dersaadet ve civarında Fransız sermayedarları tarafından tesisi teklif edilen telefon tesisi hakkında Sadareten istizahta bulunulmasına dair Nafia Encümeni mazbatası”* için bkz., A.g.c., s.116, 490.

¹⁰² A.g.c., s.491.

üzere hükümet hesabına bir kumpanya inşa etsin, mesarifi inşaiyeye varidatı karşılık gösterelim veyahut sekiz, beş her ne müddetle olursa olsun, mesarifi inşaiyeye lazım olan edevatı fabrikalardan iştirâ edelim (satın alalım), bedelini tekasit ile (taksitlerle) beş senede, sekiz senede varidatından verelim.”¹⁰³ Hüseyin Hilmi Paşa, Telgraf Nezareti’nin arzu ettiğimiz intizam dairesinde tesis ve idare edebileceğinden, şimdiki halde daha şüpheliyim diyerek kendi düşüncesini ortaya koyuyordu ancak yinede memleket için hangisi faydalı olarsa onun tercih edileceğini belirtiyordu.¹⁰⁴

Encümen adına cevap alan Sivas Mebusu Şükrü Efendi¹⁰⁵, Sadrazam’ın açıklamalarının makul ve yeterli olduğunu belirtmişti. Şükrü Bey, bu işin hükümet tarafından yapılmasının daha iyi olacağı kanısındaydı. İpek Mebusu Bedri Bey¹⁰⁶ de imtiyazdan yana değildi, “Bu telefonun imtiyaz ile kumpanyalara verilmesi katiyen caiz değildir. Fakat sureti inşası için Telgraf Nezareti’nden şeraiti Nafia ile ihale etmek hepsinden hayırlıdır. Sureti inşası ihale olunmalı. Bundan daha nafi cihet yoktur. Yoksa imtiyaz ile vermek katiyen caiz değildir.”¹⁰⁷ Karahisarı Sahip Mebusu Rıza Paşa¹⁰⁸, telefon tesisinin yapımında hangi yolun izlenmesi gerektiğine ilişkin konuşmasını sürdürürken araya giren Halep Mebusu Nafi Paşa¹⁰⁹ ikisinin de makul ve makbul olduğunu söylemişti. Nafi Paşa’nın tek istediği işlerin biraz daha hızlı yapılmasıydı. Rıza Paşa devamla, bazı malzemelerin hazır olduğunu ve Telgraf memurlarının bu işe bakabileceğini, aksi takdirde bir şirkete verilirse masrafların ikiye katlanacağına vurgu yapıyordu. Rıza Paşa’ya göre, bu iş hükümet namına ve en az masrafla yapılmalıydı.¹¹⁰ Aylardır bu meseleye bir çözüm bulunamadığına şaşırın

¹⁰³ A.g.e., s.491.

¹⁰⁴ Telgraf Nezareti’nin birkaç güne kadar telefon ihalesi için gazeteler aracılığıyla ilan vereceğini açıklayan Hüseyin Hilmi Paşa: “Gerek imtiyaz talebine zuhur edecek talepleri ve gerek Hükümet hesabına yapılmak üzere lazım gelen edevatı vermeğe muvafakat edecek fabrikaların tekliflerini nazarı itibara alacağız. Hangisi memleketçe hayırlı, ehven ise o surette tercih edeceğiz.” diyordu. Bkz., a.g.c., s.491.

¹⁰⁵ (Hoca Ahmet) Şükrü Efendi (1861-...): 1. dönem Sivas mebusudur. Türk ve liberaldir. Avukatlık yapmış ve Meclis-i Mebusan’da Evkaf ve Defter-i Hakani, Emval-i Gayrimenkule Kanunu Encümeni Muharrirliklerinde bulunmuştur. Bkz., Demir, a.g.e., s.371; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.275; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.535.

¹⁰⁶ (Mahmut) Bedri Bey: 1. dönem İpek mebusu olan Bedri Bey, Arnavut ve müstakildir. Eşrafur ve Meclis-i Maliye üyesidir. Bkz., Demir, a.g.e., s.355; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.265; **Türk Parlamento Tarihi**, Cilt:2, s.451.

¹⁰⁷ A.g.c., s.491-492.

¹⁰⁸ Bkz., 2. bölüm, 189. dipnot.

¹⁰⁹ Bkz., 1. bölüm, 133. dipnot.

¹¹⁰ A.g.c., s.492.

Selanik Mebusu Rahmi Bey, sermaye gerektiren böyle bir işin, telefon gelirleri karşılık gösterilerek hükümet adına yaptırılması taraftarıydı.¹¹¹

Meclis-i Mebusan'da oluşan genel kanı, telefon tesisatının bir şirkete yaptırılması ve telefon üstündeki denetimin hükümetin elinde kalması yönündeydi. Ancak bu yönde elle tutulur bir başvuru yoktu ve başvurular genellikle, telefon işini imtiyaz olarak alma amacıyla yapılmıştı.¹¹² 19 Haziran 1909 tarihli Meclis-i Mebusan görüşmelerini izleyen 6 ay içinde başvuru şartları belirlendi, başvurular yapıldı ve bunlar değerlendirilmeye alındı. 16 Aralık 1909 tarihli Tanin'de, imtiyazın neredeyse verildiğini, şirketin teminat akçesini bile yatırdığı yazılmıştı.¹¹³ Şirketin telefon imtiyazına sahip olabilmesinin önünde sadece kesin sözleşmenin imzalanması kalmıştı. Bu aşamaya kadar telefon imtiyazı üzerinde yetki sahibi olan Maliye Nezareti'nin, şirketin tam olarak imtiyaza sahip olmasını sağlayacak kesin sözleşmede, imza yetkisine sahip olması için yasal bir düzenlemeye ihtiyacı vardı. Büyük olasılıkla bu sorunu çözmek amacıyla konu, Tanin'deki haberden 14 gün sonra Meclis-i Ayan'a geldi.¹¹⁴ Bu konuda bir gelişme sağlanamadı ve konu 2 sene daha bir sonuca ulaşmadan kaldı.

Telefon işinin imtiyazla verilmesine en çok karşı çıkanlardan Ali Galip Bey 13 Ocak 1910 tarihinde Meclis-i Ayan'a telefon imtiyazına dair bir önerge verdi.¹¹⁵ Önergenin encümenine gönderilmesi kararlaştırıldı. 22 Şubat 1910 tarihinde Ali Galip Bey'in önergesi hakkında Layiha Encümeni mazbatasını Meclis-i Ayan'a geldi.¹¹⁶ Önergenin sahibi olan Ali Galip Bey, Meclis-i Ayan'daki bu görüşmede Hüseyin Hilmi Paşa'nın telefon tesisi hakkındaki görüşlerini ve Meclis-i Mebusan'daki

¹¹¹ Selanik Mebusu Rahmi Bey: "Hükümetin bu hususta sarfedecek fazla parası yok. Başka yerden para alınır, bu yaptırılır veyahut bir kumpanyaya yapılması tevdi edilir. Telefondan husule gelecek varidat, buna karşılık gösterilir. Biz de bunlarla yapılmış telefonu bir kumpanyaya icar ederdik (kiralardık), üç beş sene o kumpanyaya ihale edelim. O zamana kadar bizden memurlar yetişir o kumpanyanın öğrettiği memurlar bizim elimizde kalır. Bilmem neden dolayıdır bu mesele aylardan beri öyle kaldı? Ve, bu mesele için sermaye lazımdır." Bkz., a.g.c., s.492.

¹¹² Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa: "Hükümet hesabına inşaat yapılmasını müracaat edenlere söyledim. Hiç kimse hükümet hesabına inşa etmeğe muvafakat etmiyor. Eğer bu tedbirde, bu şartla devam edecek olursa, o surette talip bulabileceğimizden ben ümidvar değilim. İmtiyaz istiyorlar." Bkz., a.g.c., s.494.

¹¹³ "Telefon İmtiyazı Tedkikatı", **Tanin**, 16 Kanunuevvel 1909.

¹¹⁴ **MAZC**, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s.162.

¹¹⁵ A.g.c., s.197.

¹¹⁶ A.g.c., s.328. MAZC'de, Ali Galip Bey'in önergesinin ve telefon imtiyazına dair Layiha Encümeni'nden tanzim olunan mazbatanın bulunamadığı gerekçesiyle, mecliste okunan bu önerge ve mazbatanın zabıt ceridelerinde yer almaması, bu belgeler hakkında etraflı bilgi sahibi olmamızı engellemektedir.

açıklamalarını hedef alıyordu. Ali Galip Bey, telefonun hükümet tarafından işletilemeyeceği görüşünde olan Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'ya katılmıyor, meşrutiyetin ilanından sonra kurulan ilk telefon şebekesinin kendi Posta ve Telgraf Nazırlığı sırasında kurulmaya başladığını belirtiyordu. Telefon şebekesinin nasıl teşkil edilmeye başladığını Ali Galip Bey şu sözlerle anlatıyor: “...*Mehmet Emin Efendi isminde bir Osmanlı mühendisi ki, Avrupa’da Paris’te tahsil görmüştür. Memur edildi, planını yaptı, daireleri dolaştı. Hatta telgraf çavuşları vasıtasıyla, telleri temdit etti. O derece muvaffakiyet hasıl oldu ki, tahriren de (yazılı olarak) Babıali takdir etti. Binaenaleyh hali hazır, buna müsait değildir denilmekten maksat, eğer inşaat cihetiye, işte inşaat yapıldı. Mehmet Emin Efendi yalnız değildir, daha birkaç mühendisimiz vardır. Bunlar da Berlin’de, Paris’te tahsil etmişlerdir. Eğer birkaç yerde birden telefon şebekesi tesis etmek lazım gelirse, onlar da yapabilir.*”¹¹⁷

Ali Galip Bey, telefon şebekesini işletmenin çok kolay bir iş olmadığını farkındaydı ama bu da devlet tarafından yapılabilirdi. Devlet daireleri arasında kurulan 28 abonelik ilk şebeke Posta ve Telgraf Nezareti memurları tarafından idare ediliyordu. Telefon şebekesinin genişlemesi ve abonelerin artması halinde posta ve telgraf memurlarından yararlanılabilir ve mecbur kalındığı takdirde yabancı teknik personel alımı yapılabilirdi.¹¹⁸ Ayrıca birkaç günlük eğitim ile genel merkez hizmetleri, kadınlar ve kızlar vasıtasıyla yapılabilirdi.¹¹⁹ Kısaca, Ali Galip Bey, telefonun devlet tekelinde kalmasını istiyor ve devletin bu yükün altından kalkacağını düşünüyordu.

3 Mart 1910 tarihinde telefon imtiyazına ilişkin kanun tasarısı Meclis-i Ayan’a geldiği zaman Ali Galip Bey bu kez de, Posta ve Telgraf İdaresi Müdürü¹²⁰

¹¹⁷ A.g.c., s.328.

¹¹⁸ Ali Galip Bey: “Eğer şimdi 5 - 10.000 aboneli bir müesseseyi idare etmek lazım gelirse, tabii birdenbire onu işletemeyiz. Çünkü o kadar memur lazımdır. Erbabı ihtisasın tahminine göre, İstanbul’da telefon şebekesi tesis edilirse, bidayette ancak 1.300 abonman kaydedilecektir. (24 ekim 1908 tarihli tezkerede bu rakam var) Bu da o kadar çok bir şey değildir. Harice ihtiyaç kalmaksızın memurlarımız işletebilir. Olmasa bile, ledel iktiza abonman tezayüd ettikçe, diğer memleketlerdeki mühendis veya ustabaşılardan celb edilir. Nitekim şimdi imtiyaz verilmesi istenilen şirkete, ecnebiden iptida üç kişi, yanılmıyorsam sonra daha üç kişi getirilmesine müsaade edilmiş.” Bkz., a.g.c.,s.329.

¹¹⁹ A.g.c., s.351. İstanbul telefon şebekesi devletin tekelinde kalmasa da Ali Galip Bey’in değindiği konu, Dersaadet Telefon Osmanlı Anonim Şirketi’nin faaliyete başlamasından sonra gerçekleşmişti. Dersaadet Telefon Şirketi, 1913 yılının bahar aylarında, şirket santrallerinde görevlendirmek üzere kadın memureler aradıklarını İstanbul günlük gazetelerine ilanlar vererek duyurdular. Ve büyük çoğunluğu gayrimüslüm olmak üzere kadın memureler işe alınmaya başlamıştı. Ayrıntılı için bkz., Yavuz Selim Karakışla, “Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniyesi ve Osmanlı Kadın Telefon Memureleri I-II-III”, **Tarih ve Toplum**, Cilt:36, Sayı:212-213-214, 2001, İletişim Yayınları.

¹²⁰ Posta ve Telgraf İdaresi 1910 yılında Genel Müdürlük olarak Maliye Nezareti’ne bağlı durumdadır.

Fuat Bey'in açıklamalarını eleştirmişti. Ali Galip Bey'in anlattığına göre, kanun tasarısı hakkındaki görüşlerinin alınması için Layiha Encümeni'ne davet edilen Fuat Bey, Posta ve Telgraf İdaresi'nin telefonu tesis edemeyeceğini ve bu tesisin imtiyazla bir şirkete verilmesinin en yararlısı olduğunu belirtmişti.¹²¹ Ali Galip Bey'in nazırlığı sırasında Fuat Bey, nazır yardımcılığı görevindeydi ve o zaman için kurulan bir fen komisyonunun başkanıydı.¹²² Ali Galip Bey, fen komisyonunun telefonun imtiyaz usulüyle verilmesine karşı olduğuna¹²³ ve Fuat Bey'in de bunu onayladığına ama şimdi Fuat Bey'in görüşünün değişmiş olduğuna değinmişti, “*İşte telefonun hükümet namına, gerek inşasına ve gerek işletilmesine şümülü olan şu nazariyeyi, o vakit Nezaret Muavini ve Fen Komisyonu Reisi sıfatıyla mumaileyh Fuat Bey dahi, kemali şevk ve gayretle müdafaa etmiş(ti)...*”¹²⁴ Artık, Fuat Bey, telefon tesisinin imtiyazla bir şirkete verilmesinin daha yararlı olduğunu savunuyordu. Ali Galip Bey'in anlatmak istediklerinin özünde, Fuat Bey'in görüşünün değişmesinden çok, telefonun imtiyazla verilmesine karşı olduğu göstermek yatıyordu. Ali Galip Bey, Posta ve Telgraf Nazırı olduğu zamanki görüşlerinin her zaman aynı kalacağını ve bu konuda verilecek bir imtiyaza kesinlikle olumlu bakmayacağını bildiriyordu.¹²⁵

Konuyla ilgili 30 Nisan 1910 tarihli Meclis-i Ayan görüşmelerinde de Ali Galip Bey, Fuat Bey'in telefon tesisi hakkındaki düşüncelerinin neden değiştiğini açıklıyordu: “*Fuat Bey encümene verdiği ifadede önce telefon işinin hükümete verilmesinden yana olduğunu ama sonra hükümetin imtiyaz taraftarı görünmesi ve*

¹²¹ A.g.c., s.350-351.

¹²² Ali Galip Bey: “*Zamanı acizanemde başlayan telefon meselesi için, Nezarette ayrıca bir fen komisyonu teşkil etmiştim ki, mumaileyh Fuat Bey, evvelce Paris'te telgraf fenni tahsil etmiş bir mühendis olması hasebiyle ve Nezaret Muavini bulunması hasebiyle, mezkur komisyona riyaset etmekte olduğu gibi, Nezaret Fen Müşavir Muavini Fransız Mösyö Löron ile daha bir iki erkanı Nezaret aza(sı) idiler. Binaenaleyh telefona ait hususat ve muhaberat, mezkur komisyonun rey ve tasvibiyle cereyan ederdi.*” Bkz., a.g.c., s.351.

¹²³ Fuat bey'in açıklamalarını eleştiren Galip Bey, Nezaret'ten Sadaret'e gönderilen 24 Ekim 1908 tarihli bir tezkerede, telefon imtiyazı ile ilgili şu bilgilere dikkat çekmişti, “*...telefonun imtiyazla itası usulü, artık hemen her tarafta terk olunarak, haizi imtiyaz müessesat, hututunun bile hükümetler tarafından mubayaa edilmekte olduğundan vesairenden bahisle, bizde dahi telefonun tarafı devletten tesis ve işletilmesi, maslahatan ve menfaaten muktezi görülmüş olduğu bildirilmiş idi.*” o zaman bunun zararlı olacağı bildirilmişti. Bkz., s.351.

¹²⁴ A.g.c., s.353.

¹²⁵ Ali Galip Bey: “*Benim maksadım ve müterettibi zimmetim, Posta ve Telgraf Nazırı bulunduğum zaman, hasıl etmiş olduğum tecarib (tecrübeler) ve malumat neticesi olan rey ve fikrimi, ki telefonun nam ve hesabına tesisidir. Onu Heyet-i Muhtereme huzurunda müdafaadır ve bu fikrimde hala sabittim, ihtimal ki, hata ediyorum herhalde. Temenni ederim ki, Hükümet icraatında musib (haklı) ve muvaffak olsun.*” Bkz., a.g.c., s.354.

telefonun kendi olanaklarımızla işletebilir miyiz sorusu üzerine bu işin altından kendi olanaklarımızla çıkmanın zor olması nedeniyle imtiyazdan yana tavır aldıklarını belirtmişti.”¹²⁶ Ali Galip Bey’den sonra söz alan Reşat Bey, telefon tesisinin kolay olduğunu ama hükümetin buraya ayıracak parasının olmadığına dikkat çekmişti: “İki suret icra edilmiş. Bir inşaat kumpanyasına verilsin yahut imtiyaz verilsin. O Babiali’den iki suret teklif edilmiş; o suret ne için tecviz edilmedi buyuruluyor...Bir şirkete ihale edip yaptırmak kabil olduğu gibi, hükümet de inşasından aciz değildir. Hükümetin aciz olduğu nokta, parasıdır. İnşaat kolaydır. Telleri uzatıp uzatıp oluyor; fakat sonra karışık makineyi işletmek, ahaliyi memnun etmek var. Bir de en mühimi, bugün verilecek 350 bin 400 lirayı tedarik etmek meselesidir zannedirim. Böyle düşünmüşlerdir ki, o cihete hiç yanaşmamışlardır. Bir şirket aramışlar. Doğrudan doğruya imtiyaz yoluna gidilmiş.”¹²⁷ Sadece ilk tesisat için 11 milyon franka ihtiyaç duyulduğuna değinen Reşat Bey’e göre bu paranın hazineden tedarik edilmesi çok güçlü.

Telefon tesisinin devlet tarafından mı yapılacağı yoksa imtiyaz olarak mı verileceği, Meclis-i Mebusan’da konu hakkında yapılan ilk görüşmelerin temelini oluşturuyordu. Ancak konu Meclis-i Mebusan’daki görüşmede son bulmamıştı. Ali Galip Bey’in konuşmaları, telefon tesisinin devlet tarafından mı yoksa imtiyazla mı yapılacağı tartışmalarının 19 Haziran 1909 tarihli Meclis-i Mebusan görüşmesinde bitmediğini gösteriyordu. Telefon tesisinin imtiyazla yapılmasına karşı çıkan Ali Galip Bey, bunu her fırsatta açıkça ifade etmişti.

4.2.3. İmtiyaz Başvurularının Değerlendirilmesi

İstanbul’da kurulacak telefon hatları hakkında Maliye Nezaretince bir şartname hazırlanmış ve bu şartlara uygun teklif yapan şirketler komisyonca değerlendirmeye alınmıştı. Değerlendirmelerini 5 hafta kadar sürdüren komisyon, Herbert Lows Webbe’in temsil ettiği konsorsiyumu birinci seçmişti. Buraya kadar herhangi bir sorun yoktu fakat ikinci olan teklifin sahibi daha iyi şartlar sunduğunu

¹²⁶ A.g.c., s.708-709.

¹²⁷ A.g.c., s.711.

belirten ve durumun düzeltilmesi isteyen bir dilekçe gönderince komisyonun değerlendirmeyi nasıl yaptığı konusu gündeme geldi. Böylece komisyonun değerlendirmesine ilişkin kafalarda oluşan soru işaretinin kaldırılması yönelik tartışmalar meydana geldi. Komisyonun nasıl bir değerlendirme yaptığına ve birincinin nasıl seçildiğine daha önce değindiğimiz için burada konu hakkında meydana gelen tartışmaları ele alacağız.

Paris'teki bir anonim şirket adına hareket eden Auguste Bruno'nun, daha iyi şart sunduğunu iddia ederek verilen karara itiraz ettiği dilekçesinin Meclis-i Ayan'a geldiği tarih 19 Mayıs 1910'du.¹²⁸ Dilekçe ile alakalı olarak bir gelişme olmaması sonucu Bruno, benzer içerikli bir dilekçe daha göndermişti. 30 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Ayan'da okunan dilekçe hakkında fazla yorum yapılmamıştı.¹²⁹ İkinci talip tarafından yapılan şikayetin ele alındığı yer Meclis-i Mebusan olmuştu ve mevzu, İstanbul ve çevresinde tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazına dair yasa tasarısı 28 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'da görüşülürken açılmıştı.¹³⁰ İstanbul Mebusu Kirkor Zöhrap Efendi¹³¹, imtiyazla ilgili şimdye kadar gelinen aşamada bir ciddiyet görmediğini ve kendisinde bu kanının oluşmasında sadece yapılan şikayetlerin etkisi olmadığını söyleyerek komisyonun değerlendirmesini sorgulamaya başlamıştı.¹³² Verdiği bilgilerin ve örneklerin dayanağını yapılan şikayetlerden alması, Zöhrap Efendi'nin aslında bu şikayetlerden büyük ölçüde etkilendiğini göstermektedir.

Tekliflerin değerlendirilmesinde kullanılan yöntem Zöhrap Efendi'ye göre şekil açısından gayet tatmin ediciydi. Ancak uygulamada sistemin ciddiyeti alt üst edilmişti. Çünkü tekliflerdeki önemli konuların değerlendirmeyi az, önemsiz konuların ise değerlendirmeyi çok etkilemesi sonucu doğru bir değerlendirme yapılamamıştı. Şikayetin sebebinin bundan kaynaklanması kuvvetle muhtemeldi. Zöhrap Efendi'nin verdiği örnekte bu tespitini kanıtlama amacı var gibiydi, "*Bu meselede arzihal veren büyük bir Alman kumpanyası*¹³³ diyor ki: Benim tayin ettiğim

¹²⁸ MAZC, C:2, D:1, İS:2, 3 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, s.73.

¹²⁹ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.238-239.

¹³⁰ MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.395.

¹³¹ Bkz., 1. bölüm, 131. dipnot.

¹³² A.g.c., s.401.

¹³³ Zöhrap Efendi'nin burada değindiği şirketin Fransız şirketi olduğunu sanıyoruz. Çünkü, Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan'da, Alman şirketi tarafından gönderilen bir şikayetin varlığına rastlamadık. Ayrıca her iki meclis görüşmelerinde de sadece Fransız şirketin şikayetinden

şeraitin miktarını tetkik edecek olursanız görürsünüz ki, nispet kabul etmeyecek derecede bugün imtiyaza nail olan kumpanyadan nafidir. Böyle olduğu halde beni ikincilikte bıraktılar. Ben, bu ikincilikte kaldığım için de bir şey demem; fakat en garibi şurasıdır ki, hükümet sonra kendisi de farkına vardı, imtiyazı vermek istediği kişiyi çağırıldı. Daire-i hususiyede, yani umumi olmayarak o şartları tadil etti ve bizim teklif ettiğimiz raddeye indirdi; fakat ne ile indirdi? Hususi müzakere ile.”¹³⁴

Zöhrap Efendi, değerlendirme yapılırken bazı önemli noktalara dikkat edilmediğini ve ikinci olan şirkete haksızlık yapıldığını düşünmekteydi. Birinci nokta telefon ücretleridir. Zöhrap Efendi ücret konusunda şunları söyler, “*Binaenaleyh bu gibi mesailde ücret bahsi bahs-i azamdır, bahs-i esasidir. Ona takaddüm edecek (ondan önemli) hiçbir bahis olamaz. Bu mukavelenamenin yalnız ücret bahsi müsait olmasa böyle iki mukavelename karşısında bendeniz ve zannederim ki, muhterem arkadaşlarım da bulunursa evvel be evvel ücret meselesini nazarı dikkate alarak tabii öbür cihetlerine de ikinci derecede atfı ehemmiyet ederler. Bu o kadar esaslı bahistir ki, efendiler, hükümet dahi kendi şartlarını tayin ettiği vakit ücretlerinin haddi azamisini tayin edecek bir cetvel tertip edecek. Ahaliden istifa edeceğiniz ücretlerin haddi azamisi şu olacak diyecek. Bu şartı esasiyeye karşı elyevm nail-i imtiyaz şirketle elyevm müşteki sıfatıyla (şikayetçi olarak) heyet-i aliyenize müracaat eden adamların vaziyeti ne olmuş? Birisi kabul etmiş, evet demiş ki, ben hükümetin hadd-i azami cetvelini kabul ederim. Kimdir o? Müşteki sıfatıyla müracaat eden, yani mahrum edilen, öbürüsü kendi başına bir cetvel tayin etmiş ki, hükümetin şartnamesinde tayin etliği şartların haricinde bir şey. O naili imtiyaz olmuş. Bugün birinci noktada huzurunuzda gelen iki heyetin vaziyet-i mütekailesi (karşılıklı durumu) budur.”¹³⁵ Zöhrap Efendi’ye göre en önemli husus olan telefon konuşmalarının ücretlendirilmesinde ikinci çıkan talip, hükümetin belirlediği tarifeyi kabul ediyordu. Ancak imtiyaz, kendi tarifesini oluşturan şirkete verilmişti.*

Bir diğer önemli nokta imtiyazın geri alınmasıyla ilgiliydi. İmtiyazı alan şirket, bu imtiyazın elinden gitmemesi için uğraşırken hükümetin de bu imtiyazı en kısa zamanda şirketin elinden almanın peşinde olması doğaldı. Zöhrap Efendi, birinci

bahsolunuyor. Maliye Müsteşarı ve Komisyon Başkanı Reşat Bey de sadece ikinci çıkan talibin şikayet ettiğini bildirmişti. İkinci olan şirket de bir Fransız şirketi idi.

¹³⁴ A.g.c., s.402.

¹³⁵ A.g.c., s.402.

ve ikinci olan talipler arasında imtiyazın alınmasına ilişkin kabul edilen şartların farklarını şöyle anlatır, “*En iyisi inşaat ve tevsiatın (genişletme) ehl-i vukufun (bilirkişinin) takdiriyle hükümete verilmesidir. Bi garaz bir ehl-i vukuf (kötü niyeti olmayan bilirkişi) tarafından vuku bulan tahmin-i esasi en doğru bir esastır. Şimdi, bu iki muarızlardan (taliplerden) birisi imtiyazdan mahrum edilmiş, birisi imtiyaza nail edilmiş. Bu iki muarızlardan birisi kabul etmiş, kimdir kabul eden? Görüyorsunuz efendim, imtiyazdan mahrum edilen kabul etmiş? Kimdir reddeden? İmtiyaza nail olan reddetmiş... Şirket demiş ki, vakıa ben şöyle dediysem de yani siz bunu bir gün satın almak isterseniz öyle ehl-i vukuf filan tanınam benim defterime bakacaksınız, ben defterimde her kaç kuruş ona bedel olarak gösterirsem o bedeli vereceksiniz. Fakat defteri tanzim eden kendisidir, bunda bizim hiçbir dahlimiz yoktur.*”¹³⁶ Zöhrap Efendi’ye göre, imtiyazın alınmasında bilirkişinin görüşünü kabul eden yine ikinci taliptir ama şirket defterlerinin temel alınmasını isteyen şirket birinci çıkmıştır.

Zöhrap Efendi’nin değindiği son konu, değerlendirme kriterlerinden biri olan, hangi şirketin daha iyi olduğuna karar verilmesiydi. Başvuruda bulunan şirketlerin ciddiyetinin, tanınmışlığının ve yaptığı işlerin göz önüne alınması burada önemliydi.¹³⁷ İkinci olan şirket de en az birinci olan şirket kadar önemliydi. Birinci olan şirket Amerika’da diğeri ise Avrupa’da telefon şebekeleri kurmuştu. Zöhrap Efendi’ye göre medeniyet açısından Avrupa Amerika’dan daha öndeydi ve Avrupalılar Amerikalılardan daha zor beğeniyorlardı.¹³⁸ Yani yapılan değerlendirme bu noktada da yanlıştı. Bu üç önemli noktadan hareket eden Zöhrap Efendi imtiyazı ikinci talibin hak ettiğine kanaat getirmişti. Zöhrap Efendi’nin açıklamalarına hak verip vermemek değerlendirmeyi yapan tarafın dinlenmesi ile mümkün olabilir.

¹³⁶ A.g.c., s.403.

¹³⁷ A.g.c., s.403.

¹³⁸ Kırkor Zöhrap Efendi: “...Hükümet iki müesseseden birisini bu üss-i mizan suretiyle tercih etmek için birisi demiş ki bu öyle mühim bir müessesedir ki Amerika’da bu kabil bir çok şeyler yaptı. Telefonlar tesis etti. Ve işlettiriliyor. Evet bu bir delildir. Amerika’da telefon tesis etmek bir sıfattır. Bunu kabul edelim. Halbuki ne yaptı. Onu söylemiyor, öbürü Amerika’da hiçbir şey yapmadı. Birisinin sıfatını tayin edersek bir de öbürünün sıfatını tayin etmeli, öbürü de bugün bize diyor ki efendiler o Amerika’da yaptıysa ben de Avrupa’da yaptım. Acaba Avrupa’nın kıymeti coğrafyesi Amerika’ya nispetle daha dun mudur (değersiz midir)? Biz biliyoruz ki medeniyet itibariyle ve müşkilpesendlik (zor beğenirlik) itibariyle Avrupa Amerika’ya takaddüm eder (önüne geçer).” Bkz., a.g.c., s.404.

Değerlendirmeye ilişkin sert bir açıklama yapan Zöhrap Efendi, dolaylı yoldan değerlendirmeyi yapan komisyonu da hedef almıştı. Sonuçta değerlendirmenin sorumluluğu komisyona aitti. Zöhrap Efendi'nin açıklamalarından sonra sözü Maliye Müsteşarı ve Komisyon Başkanı Reşat Bey aldı. Reşat Bey, Zöhrap Efendi'nin eleştirilerine cevap verirken bir yandan da komisyonun kararının doğruluğunu ortaya koymaya çalışıyordu. Reşat Bey'e göre Kirkor Zöhrap Efendi'nin söylediklerinde %10 doğruluk payı yoktu.¹³⁹ Değerlendirme adilane yapılmış ve en iyi şartları sunan teklif birinci olmuştu. Birinci olan şirket adına hareket eden Herbert Lows Webbe, Times'a gönderdiği bir mektupta telefon imtiyazına dair malumat vermiş ve bu mektupta değerlendirmenin mükemmel bir şekilde yürütüldüğünü söylemişti.¹⁴⁰ İstanbul'daki bazı Alman yanlısı gazetelerde komisyonun usul ve işlemlerinin başarısız gösterilmeye çalışılması, Webbe'e göre kötü fikirli kişilerin işiydi.¹⁴¹ Webbe'in birinci çıkan şirket adına hareket ettiği düşünüldüğü zaman komisyonun usul ve işleyişini övmesi normal karşılanmalıdır.

Reşat Bey, Zöhrap Efendi'nin eleştirilerine, ki buna suçlamaları da diyebiliriz, sırayla karşılık vermeye başladı. Ama iyice anlaşılması için önce değerlendirmeyi nasıl yaptıklarına dair etraflı bilgi vermiş ve sonra Zöhrap Efendi'nin ikinci talibe haksızlık edildiğini düşündüğü noktalardan ilki olan satın alma konusunu açıklamıştı. Reşat Bey'e göre şirket defterlerinin incelenerek imtiyazın satın alınması daha iyiydi. Reşat Bey'in bu konudaki açıklaması ve Zöhrap Efendi ile diyalogu şöyledir:

“Reşat Bey: ...Şimdi birincisi iştirah (satın alma) meselesi değil mi efendim? Ne diyor ikinci çıkan? Ben sizin şartnamenizde tayin ettiğiniz gibi ehli hibre (bilirkişi) marifetiyle iftirayı kabul ettim diyor, öteki ne diyor? Defterlerim mucibince olan bedelini verip de alınız diyor. Bunun hangisi iyidir? Defterlerim mucibince bedelini verip alınız mı iyi yoksa ehli hibre marifetiyle takdir olunacak bedelini verip alın demek mi iyi? Bunun hangisinin iyi olduğunu tayin etmek icap eder. Anbar defteri (satın alınan malzemelere ait liste) mucibince mi yoksa sermaye defteri

¹³⁹ A.g.c., s.404.

¹⁴⁰ “Böyle dakik ve mükemmel bir usul muayene neticesinde kaffe-i şeraiti (bütün şartları) nazar-ı itibare almak üzere bila taraf (tarafsız) en nafi ve muvafık olan teklif bittabi en üste çıkmıştır.” Times'dan aktarılan yazı için bkz., “İstanbul'da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910.

¹⁴¹ “İstanbul'da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910.

mucibince mi? Anbar defteri mucibince ise orada tabii aletin iştirâ olunduğu fiyat yazılıdır. Onu vereceksiniz. Yok sermayenin mukayyet olduğu defteri kebir mucibince ise o vakit tabii sermayeyi amorte ettiğinden baktığımız tarihte biz tenezzül tenakus etmiş (eksilmiş) bir sermaye görürüz. Evveleminde komisyonun hatırına -farz edelim ki- anbar defteri gelmiş. Anbar defterini daha muvafık zannetmiş.

Kirkor Zöhrap Efendi: Biz komisyonu o kadar safdil zannetmeyiz. Daha ciddi farz ederiz. Hiç bu anbar defteri hatıra gelir mi?

Reşat Bey: Niçin gelmesin? Defter mucibince deyince hatıra gelir. Çünkü anbar defteri de var, sermaye defteri de var. Komisyon anbar defteri zannetmiş.

Kirkor Zöhrap Efendi: Ama komisyonun lehinde söylüyorsunuz?

Reşat Bey: Doğrusunu söylüyorum. Hatta o komisyonda ben reis idim.”¹⁴²

Reşat Bey’in açıklamasının Zöhrap Efendi’yi ikna edip etmediği tartışılır ama Reşat Bey kendileri için en yararlı olan şekli seçtiğinde ısrarcıdır. Reşat Bey’in imtiyazı satın almayla ilgili açıklamasına karşı çıkan olmamıştı. Böylece Reşat Bey ikinci konuya geçti.

Reşat Bey ikinci olarak telefon tarifesi hakkında malumat vermişti. Bu konuda da Zöhrap Efendi’nin açıklamalarını asılsız bulan Reşat Bey, değerlendirmede birinci çıkan talibin tarifesinin daha ucuz olduğunu söylemişti. Birinci talip, abone ücretini 5 lira olarak belirlemişti. İkinci talip ise abone ücreti olarak komisyonun belirlediği en yüksek fiyatı, yani 10 lira, istemişti. Bu durumda ikinci talip komisyonun belirlediği tarifeyi kabul etmişti ama birinci talibin sunduğu tarife daha uygundu. Sadece biraz karışık olduğu için düzenlenmeye ihtiyacı vardı.¹⁴³ Tarifenin nasıl düzenlendiğini daha önce açıkladığımız için burada bir kez daha tekrar etmemize gerek yoktur.

Zöhrap Efendi son olarak, komisyonun hangi şirketin daha iyi olduğunun belirlenmesinde doğru bir karar vermediğini ifade etmişti. Reşat Bey, bu eleştiriye de

¹⁴² A.g.c., s.405.

¹⁴³ Reşat Bey: “*Tarifesi gayet ucuzdu. Abonman olarak 5 lira tayin ediyordu. Sonra ne diyorduk. Nevahiden diğer nevahiye gittikçe onlardan bir ücreti munzamuna alıyor. Karışık gördüğümüz bu nahiyelere taksim meselesidir. Halbuki öteki müşterki olan ne diyordu, müşterki olan bizim teklifimizde yazdığımız haddi azamı kabul ediyordu. Yani 10 lira istiyordu.*” Bkz., a.g.c., s.406.

her iki şirketin de iyi olduğuna değinerek cevaplamıştı.¹⁴⁴ Zaten değerlendirmenin nasıl yapıldığını anlatırken bu konuya açıklık getirmişti, “*Şimdi bazı şey oldu ki mesela o buyurdıkları gibi Amerika’da yapmış, biz de iyi fabrikayız. O fabrikanın kibarı, ehemmiyeti, meselesi gibi bazı mesele oldu ki beş tanesi de bir derecede. Hepsi iyi. Onların hepsini birinci dedik. Hepsi de aynı numarayı aldı.*”¹⁴⁵ Reşat Bey sadece bu iki şirketin değil diğer şirketlerden bazılarının da iyi olduğuna değinmişti. Böylece iyi olan şirketler aynı puanı almışlardı. Mösyö Webbe, Times’a gönderdiği mektupta temsilcisi olduğu konsorsiyumun daha iyi olduğunu çünkü kendi grubunun telefon işinde uzman olanlar tarafından oluştuğunu şu cümlelerle anlatıyordu, “*İstanbul gibi büyük bir şehirde telefon tesisi etmek ve sonrada bunun mükemmel surette işletmek hususunda erbab-ı ihtisas ve amele-i telefoncuların sırf bankerlerin ibaret bir sendikaya tefevvuk (üstün gelme) etmeleri umur-u tabiyedendir.(olması gereklidir)*”¹⁴⁶

Reşat Bey’in değerlendirmeyi birkaç madde veya husus üzerinden yapmadıklarını belirtmesi ve sonuçta değerlendirmenin komisyonun belirlediği 47 madde üzerinden gerçekleştiğinin bilinmesi Zöhrap Efendi’nin eleştirilerinde çokta haklı olmadığını gösterir. Ancak önemli bir konu daha vardır ki Zöhrap Efendi’nin eleştirilerini destekler niteliktedir. Bu konunun aydınlatılması en az diğer noktalar kadar gereklidir.

4.2.4. Değerlendirmeden Sonra Birinci Olan Teklifte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Eleştiriler

Zöhrap Efendi komisyonun değerlendirmesini eleştirirken ikinci talibin teklifinin daha iyi şartlar içerdiğini ama diğer teklifin birinci olduğundan yakınıyordu. Birinci olan teklifin değerlendirmeden sonra değiştirilerek en iyi şartlar içeren bir hale getirilmesi Zöhrap Efendi için kabul edilemez bir durumdu, “*Bu iki mühim noktada (satın alma ve tarife konusunda) hükümet az nafi olan şeraiti teklif etmiş olan heyeti takdim ve tercih etmiş; fakat bu takdim ve tercih edilmiş olan*

¹⁴⁴ A.g.c., s.407.

¹⁴⁵ A.g.c., s404.

¹⁴⁶ “İstanbul’da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910.

adamın bu iki noktadaki gayr-ı nafi şeraiti ifa etmek mümkün olmadığından onu muahharen (sonradan) nafi bir şekle tadil etmesi (dönüştürmesi) için teşebbüsat icra etmişler ve muvaffak olmuşlar. Pekala şimdi şunu hakkel insaf düşünelim. Bir ecnebi müessesese-i mühimmesi birçok mezahim ihtiyariyle (zahmet çekerek) kalkar, buraya gelir ve ciddiyetle en nafi şeraiti veriyorum zannıyla o nafi şartları teklif ederse, o şartlardan daha ehven (uygun) bir şart kimse tarafından verilmezse, kendisine tevcih ve ita olunacağı (verileceği) ümidiyle hareket eder de ve neticede kendisi kadar nafi şekil dermeyeran etmeyen bir müesseseseye verildiğini görürse bu adam münkesir (gücenmiş) olur mu, olmaz mı? Buna karşı haksızlık etmiş olur muyuz, olmaz mıyız? Şunu ben kendi muhakememde böyle düşünüyorum.”¹⁴⁷ Zöhrap Efendi'nin birinci olanın daha en iyi şartlar sunmadığı konusunda bir şüphesi yoktu. Ancak hükümet madem bu teklifi kabul etmişti, kararında cesurca hareket edip bu teklifi değiştirmeden meclise getirmeliydi.¹⁴⁸

Zöhrap Efendi'nin değişiklik konusunda öğrenmek isteklerini şu sorularla özetleyebiliriz: Neden birinci olan şirketin teklifi görüşmeler sonucunda değiştirilmişti? Yapılan bu değişiklikler ile teklif veren diğer şirketlere haksızlık edilmiyor muydu? Yoksa komisyonun verdiği karar yanlış mıydı ve sonradan mı düzeltilmişti?

Mösyö Webbe'in kaleme aldığı mektupta bu değişikliğe değiniliyordu. Hatta ilk teklifle ikincisi arasında neredeyse yüzde yüzlük bir fark olduğu söyleniyordu.¹⁴⁹ Reşat Bey, yapılan değişiklikle ilgili olarak yine komisyonun kararını savunmuştu. En iyi teklif, birinci seçilmişti ve hükümetin bu teklif sahibiyle hemen sözleşme imzalaması gerekmiyordu. “Hükümetin mecburiyeti teklifatı verenlerden en nafi olanını birinci çıkarmaktır ve bunun da böyle olduğunu iddia ediyor. Aksini ispat etmek lazım gelir. Binaenaleyh hükümet ikinci de birinci çıksaydı yine imza

¹⁴⁷ A.g.c., s.403.

¹⁴⁸ Kirkor Zöhrap Efendi: “Bunda biz iki noktada haksızlık etmişte zannediyorum. Birincisi bidayetinden bunu kabul etmek tercih etmek lazım gelirdi. Hadi tercih etmedik, hiç değilse sureti hususiyede öbür ikini çağırıp da tam o noktalarda tenzilat yaptırmamak lazım gelirdi. Eğer hükümet kendi fikrinde cesur idiyse o adının mukavelenamesini kendi teklifi dahilinde getirmeliydi. O halde biz muhakeme ederdik. Fakat kendisi en ziyade nafi şerait teklif edeni reddettikten sonra öbürünün şeraitini kabul ederek sureti hususiyede tadil etmek ve muaddel (değiştirilmiş) şeklinde bu Meclise getirmek zannederim doğru bir şey değildir.” Bkz., a.g.c., s.403.

¹⁴⁹ “İstanbul'da Telefon Tesisi”, **Tasvir-i Efkar**, 14 Kanunusani 1910.

etmeyecekti.”¹⁵⁰ diyen Reşat Bey’e göre hükümet adına değişiklik yapılması kötü bir durum yaratmıyordu. Yapılan değişikliklerle de şartlar hükümet lehine değişiyordu ve karlı çıkan taraf hükümet oluyordu. “Biz imtiyazı birinci çıkana vereceğiz, imtiyazı şimdi tahyir edelim (seçelim), onun dediği şerait dairesinde onu aynen imza etmek mi iyi, yoksa kendisinin rızasıyla daha nafi bir şart ilave ederek imza etmek mi iyi.

Onun için hükümet onun verdiği şeraitin içinde muvafık görmediklerini kendi rızasıyla tadil etmiş. Yalnız şu kadarı var ki, dikkat buyurunuz, hükümet hiçbir vakit de icra ettiği tadilatta onun lehine bir şey ilave etmemiş. Onun lehine ilave etse, o vakit herkesin itiraza hakkı olur demiş”¹⁵¹ Peki ama diğer şirketlerle böyle bir pazarlık sürecine girmek mümkün değil miydi? Sorunun yanıtı için Meclis-i Mebusan görüşmelerine bakalım:

“Asım Bey (Mamuretiaziz): İkinci ile de bir tadil müzakeresine girişilemez miydi?

Reşat Bey: Hayır efendim. İkinci ile tadil müzakeresine girişmeye hakkımız yoktur. Çünkü indelmüzayede hak kazanmış. Hak onun (birincinin).

Manastır Mebusu Mehmet Vasıf Bey: Efendim bunların kıymetini kim takdir etti. Alakadaran mı takdir etti.

Reşat Bey: Hayır efendim. Komisyon takdir etti.

Mehmet Vasıf Bey: Bu kıymete bunlar muvafakat ediyorlar mı? Yani bunların hakikaten değeri bu mudur?

Reşat Bey: Bu efendim talebenin numarasını kendisine sormak gibi olur. Tabii mümeyyizler (değerlendirenler) o kıymeti tayin edecek. Mümeyyizlere itimat edilmezse başka mümeyyiz konulur. Fakat madem ki, itimat olunmuş bir heyettir, onun temyizi (seçtiği) esastır.”¹⁵²

Meclis-i Mebusan görüşmelerinde son sözü alan Üsküp Mebusu Necip Draga Bey¹⁵³ tartışmalara son noktayı koyarcasına, “Efendim, telefon meselesi hakkında

¹⁵⁰ A.g.c., s.406.

¹⁵¹ A.g.c., s.411.

¹⁵² A.g.c., s.407.

¹⁵³ Bkz., 2. bölüm, 186. dipnot.

zannedersem lüzumundan ziyade söz söylendi. Bu mesele hakkında tasvir edilmemiş hiçbir cihet kalmamıştır.” diyerek konunun uzamasına Zöhrap Efendi’nin sorusunun neden olduğunu belirtmişti. Yapılan işlemlerin nerdeyse hatasız olduğunu düşünen Necip Draga Bey, “Bunun için müzakereyi uzatmayarak bir saat evvel memleketimizin bu telefona olan ihtiyacı tatmin edilmek ve ahalimiz istirahatata nail edilmek için meselenin kabulünü teklif ederim.” demişti.¹⁵⁴ Ve böylece telefon imtiyazının verilmesinde Maliye Nezareti’ni yetkili kılan kanun maddesi Meclis-i Mebusan’da oylanarak onaylanmıştı.

4.2.5. Telefon Tesis ve İdaresinde Farklı Örneklerin Ele Alınması: Diğer Ülkelerdeki Telefon Tesisi ve İdaresi

Telefon tesisinin gündeme geldiği ilk günlerden itibaren yabancı devletlerde telefonun tesis ve idaresinde nasıl bir yol izlendiği Osmanlı’da konuyla ilgilenenler tarafından takip edilmişti. 30 yılı aşkın bir tarihe sahip olan telefon teknolojisini kullanmak için çalışmalara başlayacak olan Osmanlılar, bu konudaki örneklerden hareket ederek bir karara varacaklardı. Verilen karar ile telefon idaresinde kimin yetkili olacağını belirleyecekti. Böylece ilk çalışmalar başladı. Posta ve Telgraf Eski Nazırı Ali Galip Bey bu çalışmalar hakkında bilgi vermişti: “Mamañih bendeniz Telgraf Nezareti’nde iken, bütün ecnebi idarelerine soruldu ki, telefon hükümet namına yapılırsa mı kar vardır, şirket yaparsa mı? Ve hangi hükümetlerde, daha ziyade hükümet namına telefon mevcuttur veyahut şirket namına hiç imtiyaz verilmemiştir. Bugünkü hükümet namına ne miktar telefon vardır ve ne kadar şirkete verilmiştir? Ve bu şirketten evvelce yapılmış olan telefonlar istirdat olunacaklar mı? Bunlara gelen cevaplarda müttehiden (hepsi birden) hükümet tarafından yapılması nafi olduğu müttehiden bildirilmiştir.”¹⁵⁵ Hüseyin Hilmi Paşa, 19 Haziran 1909 tarihli Meclis-i Mebusan’daki açıklamasında bu yönde bilgi veriyordu: “Telgraf Nezareti... telefon gibi vesaiti nañanın tesisinde bize takaddüm etmiş (bizden önce) olan memleketlerde telefonların ne suretle ihdas olunduğunu (kurduğunu), (veya)

¹⁵⁴ A.g.c., s.411-412.

¹⁵⁵ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s. 352.

ne gibi şurut (şartlar) tahtında imtiyazlar verildiğini tetkik etmeğe mecbur oldu.”¹⁵⁶ Hüseyin Hilmi Paşa diğer ülkelerdeki telefon idaresinde genellikle devletin hakim olduğuna değinmişti.¹⁵⁷

Avrupa'nın ve Amerika'nın her yerinde telefon şebekeleri kurulmuştu. Oralarda hükümet tarafından idare olunan telefonlarla şirketler tarafından idare olunan telefonlar arasında farklar vardı. Süleyman El Bustani Efendi, hükümetler tarafından tesis edilen şebekelerde birçok aksaklığın olduğunu ve bunun sonucunda şikayetlerin meydana geldiğini söylüyordu. Ve örnek olarak Fransa'yı gösteriyordu.¹⁵⁸ Reşat Bey'e göre, Fransa'da hükümetin elinde olan telefon hakkında o kadar çok şikayet vardı ki, şikayet davalarını görmek üzere bir sendika teşkil edilmişti.¹⁵⁹ Dünyanın en meşhur mühendisleri Fransa'da olduğu halde onlar bu işi devletçe yapamıyorlardı diyen Reşat Bey, bizim mühendislerimizin bile olmadığını söylüyordu.¹⁶⁰ Ali Galip Bey ise Bulgaristan gibi küçük memleketlerde bile telefonun kendileri tarafından çoktan beri yapılıp işletilmekte olduğuna dikkat çekerek Osmanlı'da imtiyaz usulünün kabul olunması halinde bunun, dost devletlerde kötü bir izlenim bırakacağına işaret ediyordu.¹⁶¹ Reşat Bey, biraz da alaycı bir tavırla Ali Galip Bey'in söylediklerine karşılık vermişti: “*Buyurdular ki, Bulgaristan kendisi yapmış. Bulgaristan'ın ne ve nasıl yaptığını bilmiyorum. Çünkü çocuklar bile iki kibrit kutusunu birbirine iptederek telefon yaptık derler. Öyle yapmışlar demek istemiyorum. Zan üzerine diyorum ki, belki Bulgaristan'da yaptığı telefonu, bizim devair arasında yaptığımız telefon gibi yapmışlar. Yalnız şurasını söylemek isterim ki, İstanbul hiçbir vakit Sofya değildir. Sofya 30 arşın sokakları havi ufak bir kasaba, İstanbul ise birçok dağlar ve denizlerle muhat dağınık ve sokakları iki araba geçemeyecek derecede dar cesim bir şehirdir ve eminim ki, Sofya'da telleri fevkel arz (yerüstünde) yapmışlardır. Halbuki biz onu burada tatbik edersek şehri bütün yangına veririz. Biz tahtelarz (yeraltında) yapmaya mecburuz.*

¹⁵⁶ MMZC, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.491.

¹⁵⁷ A.g.c., s.491.

¹⁵⁸ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.346.

¹⁵⁹ MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.410.

¹⁶⁰ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.352.

¹⁶¹ Ali Galip Bey: “*Binaenaleyh, daha dün bizden ayrılmış olan Bulgaristan gibi küçük memleketlerde bile telefon kendileri tarafından çoktan beri yapılıp işletilmekte bulunduğu halde, siyasi ve iktisadi mahzurlarına mebni artık Avrupa memalikinde kariben büsbütün madum haline girecek (yok olacak) olan telefon imtiyazı usulünün, şimdi Hükümet-i Meşruta-i Osmaniyye tarafından kabulü, bendenizce yar-ü ağyara (dost devletlere) karşı biraz çirkin görüneceğine...*” Bkz., A.g.c., s.344.

*Çünkü bizim 30 arşın arzında geniş sokaklarımız yoktur.”*¹⁶² Besarya Efendi, küçük şehirlerde yapılan telefon şebekelerinde bile işi uzmanına bırakmak gerektiğine vurgu yaparak İstanbul’da sorunsuz bir iletişim için imtiyazın verilmesinden yana olmuştu.¹⁶³ Rıza Paşa’nın soruları üzerine Reşat Bey, diğer devletlerdeki tesis ve idarenin nasıl olduğuna dair bilgi veriyordu:

“Rıza Paşa (Topçu Feriki): Yunanistan nasıl?

Reşat Bey: O da. onun gibi, onun eşi.

Rıza Paşa: Sırbistan nasıl?

Reşat Bey: Onlar buraya benzemez, İstanbul’a teşbih etmek (benzetmek) isterseniz Paris’i misal getirin.

Rıza Paşa: Almanya’nın nasıl, Avusturya nasıl?

Reşat Bey: Evet, Almanya ve Avusturya’da telefon umum hükümet uhdesindedir; fakat onları da evvela şirket yapmış, inkızaı müddeti üzerine (imtiyaz süresi bitince) tekrar hükümet almış. Biz de yaptıralım, karlı olursa on sene sonra biz de alalım.

Rıza Paşa: Fakat biz, ecnebiyeye yaptırmayalım diyoruz.

Reşat Bey: Ecnebi değil, bir Osmanlı Anonim Şirketi olacaktır.

*Rıza Paşa: İşte hep öyle aldaniyoruz. Vakıa ismi öyle”*¹⁶⁴

Ali Galip Bey yinede şuan için Avrupa’daki hiçbir hükümetin telefon imtiyazını bir şirkete vermeyeceğinde ısrar etmişti. Avrupa bu işi imtiyaza vermek istemiyordu. Reşat Bey ise Ali Galip Bey’den farklı düşünüyordu. Fuat Bey’in görüş değişikliğini anlatarak konuşmasını temellendirmeye çalışan Ali Galip Bey,

¹⁶² A.g.c., s.350. Ergin 1914 yılında basılan kitabında şimdiye kadar 68 km hattın yeraltından döşendiğini söylüyordu. Bkz., Ergin, a.g.e., s.2762, dn.1. 30 Mart 1914 tarihli Tasvir-i Efkâr’da yazılan bir makalede Telefon tellerinin yerüstünden geçmesi eleştiriliyordu. Bkz., Elektrik Mühendisi Kamuran Sarı, “Telefon Meselesi 3”, **Tasvir-i Efkâr**, 30 Mart 1914.

¹⁶³ Besarya Efendi: “*Bendeniz bundan bir sene evvel tesadüfen Belgrat’ta bulunuyordum, ahıbbadan birine gitmiştim, sizde neden telefon yoktur dedim; bu telefon idaresi berbattır, bin aboneden ziyade kabul etmez, çünkü alet ve edevatı noksandır. Hükümet bu kadar yapabildi cevabını aldım; biz de öyle mi yapmak istiyoruz? Bir de bu küçük devletler kendilerine güvenerek başka meselelerde dahi kendileri yapmaya çalıştılar. Mesela, ordu ve donanma hususlarında dahi ecnebilerin tecrübelerine müracaat etmeksizin iş görmeye teşebbüs ettiler ve bu hususlarda ecnebilerin iştirakini kabul etmediler, neticede yine ecnebilere müracaat etmeye mecbur oldular.”* Bkz., a.g.c., s.354.

¹⁶⁴ A.g.c., s.350-351.

tartışmalarda Reşat Bey'in cevapları karşısında zayıf bir duruma düşmüştü. Reşat Bey kişilerden hareket etmediğini, esas olan nezaretin görüşü olduğunu belirtmesine rağmen Galip Bey, Posta ve Telgraf Müdürü olan Fuat Bey'in fikrinin değiştiğini anlatmaya çalışmıştı. Ancak Reşat Bey bunu pek önemsememişti. İkili arasında meydana gelen karşılıklı konuşmalar şiddetli tartışmalara yol açmıştı.¹⁶⁵ Bunun üzerine Meclis-i Ayan Başkanı Sait Paşa duruma müdahale etme gereğini duymuştu.

4.2.6. Osmanlı İmparatorluğu'nda Telefon İdaresi

Telefonun telgraf ve posta ile yakın bir ilişkisi içinde olması, dolayısıyla bu haberleşme araçlarının birbirine bağlı olması ve tek elden yönetilmesi görüşünü ortaya çıkarmıştı. Bu yakın ilişki, Meclis-i Mebusan'da konuyla ilgili ilk görüşmelerde vurgulanmıştı. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, telefon konusunda Meclis-i Mebusan'da yaptığı açıklamada “*telefonun posta ve telgraf muamelatına taalluku küllisi olduğu (genel olarak bağlı olduğu)*”nu bildirmişti.¹⁶⁶ Hüseyin Hilmi Paşa, telefonun telgraf gelirlerini olumsuz etkilemesi ve asayiş ile yakından alakalı olması sonucu pek çok ülkenin, telefon idaresini elinde bulundurduğunu aktarıyordu.¹⁶⁷ Ancak Hüseyin Hilmi Paşa telefonun telgrafla ilişkisini ve bu ilişkinin önemini kabul etmekle birlikte Posta ve Telgraf İdaresi'nin, telefonu işletmeye müsait olmadığını belirtmişti.¹⁶⁸ Hüseyin Hilmi Paşa'nın bu açıklaması eleştirilmişti. Telefon konusu Meclis-i Ayan'da görüşülürken Ali Galip Bey, Hüseyin Hilmi Paşa'nın Meclis-i Mebusan'da yaptığı konuşmaya katılamayacağı yönünde açıklamalar yapmıştı. Posta ve Telgraf idaresinde bazı sorunların olduğunu kabul eden Ali Galip Bey'e göre bu sorunlar, telefon idaresinde imtiyazın hakim olmasını

¹⁶⁵ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, ss.351-353.

¹⁶⁶ MMZC, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, s.491.

¹⁶⁷ Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa: “...vaktiyle bir takım hükümetler telefonu imtiyazla tesis ettirmişler, fakat bunu memleketin gerek telgraf varidatı nokta-i nazarından ve gerek asayiş cihetinden dolayı muvafık görmedikleri için hepsi tedricen mubayaa ederek hükümetçe idareye başlamışlar. Yalnız bir veya iki memlekette Amerika ile İngiltere'de zannediyorum, birkaç kumpanyanın elinde kalmış telefonlar. Fakat onlarda, 1902 senesinde hükümetin eline intikal etmiştir.” Bkz., a.g.c., s.491.

¹⁶⁸ A.g.c., s.491.

haklı gösteremezdi,¹⁶⁹ çünkü telefon, “*Meşrutiyet idaremiz zamanında tesis olunacaktı... Halbuki, telefon, imtiyazla verilecek olur ise, Posta ve Telgraf Nezaretince bir intihar-ı idari hükmüne geçer. Çünkü, telefonların gittikçe telgraf ve postaya edeceği ziyan, arzdan müstağnidir. (depreden farksızdır)*”¹⁷⁰

7 Haziran 1909 tarihli Telgraf Nezareti Komisyon Raporu’nda telefonun da telgraf gibi genel refah ve asayişle yakından alakalı olduğu bildirilmişti. Telefon, postaya ve telgrafa ciddi bir rakip olacağından o da devlet tekelinde bulunmalıydı.¹⁷¹ 30 Nisan 1910 tarihli Meclis-i Ayan’da bu raporun bir kısmını okuyan Ali Galip Bey’in bu eleştirilerini Reşat Bey yanıtladı. Reşat Bey, telgraf hasılatının düşeceği yönündeki eleştirileri şöyle yanıtlıyordu: “*Zira, yalnız verilecek imtiyaz İstanbul’a münhasırdır ve İstanbul’dan çekilen 100 paralık telgrafların da ehemmiyeti yoktur. Herhalde onun 10 katını, telefonun yüzde 15’i bize o parayı verir.*”¹⁷² Yani şirketin telefon hasılatından hükümete vereceği %15, telgraf gelirlerindeki zarara kıyasla çok daha fazlaydı ve hazineye giren para bu durumda artıyordu.

Aynı konu, İstanbul ve çevresinde tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazına dair yasa tasarısının ele alındığı 28 Mart 1911 tarihli Meclis-i Mebusan görüşmelerinde de açılmıştı. Konya Mebusu Mehmet Vehbi Efendi¹⁷³: “*Telefonun büyük biraderi olan telgraf, madem ki, hükümetin idaresindedir. Telefon ise telgrafın küçük biraderidir. Bu da hükümetin idaresinde olmalıdır. Çünkü hükümet telgraftan behemehal az çok bir para kazanıyor, zarar etmiyor, kar ediyor. Şu halde, şu İstanbul havzasında yapılan telefonda da kazanması tabiidir. Bunun için bunu da telgraf dairesine verip hükümet tarafından yapılmasını teklif ediyorum.*” demişti.¹⁷⁴ Vehbi Efendi’nin açıklamalarını destekleyen Kastamonu Mebusu İsmail Mahir

¹⁶⁹ Ali Galip Bey, imtiyaz almak isteyen bazı şirketlerin, imtiyazı almak için Posta ve Telgraf İdaresi’ni karalar nitelikte bazı yazıları gazetelere gönderdiklerini iddia etmektedir. Bkz., a.g.c., s.329.

¹⁷⁰ MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s.329.

¹⁷¹ A.g.c., s.707.

¹⁷² A.g.c., s.711.

¹⁷³ Mehmet Vehbi Efendi (Çelik) (1862-1949): 1. dönem Konya mebusudur. Türk ve müstakildir. Öğretmedir. Bkz., Demir, a.g.e., s.368; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.273.

¹⁷⁴ MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.408.

Efendi¹⁷⁵ de telefon işinin hükümet idaresinde olmasının her açıdan iyi olacağı kanaatindeydi.¹⁷⁶

Meclis-i Mebusan'daki eleştiriler yine Reşat Bey tarafından yanıtlanıyordu: *“Şimdi, telefon meselesine bakalım efendim. Telefon meselesinde Vehbi Efendi Hazretleri iki şey söylüyorlar. Bunu niçin hükümet yapmıyor. Madem ki telgrafla münasebeti vardır, onun küçük kardeşidir. Telgraftı yaptığı gibi telefonu da hükümet yapsın diyor. Yapılacak telefon nedir evvela, buna tayin etmeli. Bugün hükümetin devairi (daireler) arasında temdit ettiği bir telefon var bu mudur? bunun gibi midir? Bunu tayin edersek cevabı kolaylaşmış olur. Yapılacak telefon böyle değil efendim, Bu devair arasında yaptığımız telefonun telgraf direkleri üzerine bir tel çekiyorduk, muvakkaten idare ediyoruz. Bu nihayeti 100-150 merkezi birbiriyle konuşturuyor.*

Fakat elbette dikkat buyurmuşsunuzdur ki, konuştuğumuz zaman içinde başka adamlarla da konuşuyorsunuz. Tramvay geçiyor onu da işitiyorsunuz. Tabii bu suretle yapılan telefon böyle olur. Halbuki yapılacak telefon tahtelarz (yeraltında) olacak, yer kazılacak, borular konulacak, kablolar geçirilecek, o suretle yapılacak, on bin, yirmi bin, icabında otuz bin kişi abone olursa bunun arasında muhabereyi (haberleşmeyi) temin edecek. Bugün 50 merkez arasında bir yeri arıyoruz da 15 dakikada buluyoruz. Bunu yirmi bin, otuz bin yapınız 1 dakikada muhatabını vermek için nasıl bir alet olmalı ve nasıl muntazam bir işleme idaresi olmalı. Bunu yapmak için hükümet kendine güvenemiyor. Güvenemediğinin en büyük misali, bugün Paris'teki telefonu Fransa Hükümeti kendisine şeref verecek surette işletememesidir. O derece ki, hatta etraftan şikayet yağıyor ve telefon hakkında şikayati olanların davalarını görmek üzere bir de sendika teşkil etmişlerdir, bir cemiyet yapmışlardır. Şimdi, şu hal karşısında biz cesaret alarak, evet telefonu yapacağız, işleteceğiz diyecek olursak, bir aksilik olur zannederim.”¹⁷⁷ Reşat Bey'in açıklaması Antalya

¹⁷⁵ İsmail Mahir Efendi (1869-1916): 1. 2. ve 3. dönem Kastamonu mebusudur. Türk ve İttihatçıdır. Ulemadır. Bkz., Demir, a.g.e., s.366; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.272.

¹⁷⁶ İsmail Mahir Efendi: *“Fakat bendeniz diyorum ki, Vehbi Efendi'nin söylediği gibi, mutlak bu hükümet tarafından yapılmalıdır. Çünkü birçok yerlerde telgraf merkezlerimiz var. Uzun bir masrafımız da olmayacak. Yalnız mesarif-i tesisine için biraz masrafımız olacak. Hükümetin idaresinde olması her türlü ahvalimize muvafıktır diyorum. Ve bunu teklif ediyorum.”* Bkz., a.g.c., s.409.

¹⁷⁷ A.g.c., s.409-410.

Mebusu Ebuzziya Tevfik Bey¹⁷⁸ tarafından desteklenmişti: “*Zaten meluf olduğumuz (bildiğimiz) şeyleri yapmaktan acızız. İşletme cihetindeki mahzurun birincisi budur efendim.*”¹⁷⁹

Mehmet Vehbi Bey açıklamaları yeterli görmemişti ki, Telgraf Nezareti’ne ve oranın gelirine zarar gelmeyeceğine dair nasıl bir garanti olduğunu bilmek istiyordu. Reşat Bey iki türlü telgraf geliri olduğuna ve bunlardan birinin şehir içi diğerinin ise şehirlerarasını içerdiğine işaret ediyordu. Reşat Bey’e göre telefonun şehirlerarasında telgrafa bir zararı yoktu. Çünkü, mesela İzmir ve İstanbul arasında bir telefon hattının kurulması hükümetin tekelindeydi. Bu konuda mukavelede bir madde vardı.¹⁸⁰ Reşat Bey sadece şehir içi hasılatın kaybedileceğini onun da telefon hasılatından alınacak %15 ile telafi edileceğini söylüyordu. Önemli olan şehirlerarası telefon hattının telgrafa vereceği zarardı, o da hükümetin tekelindeydi.¹⁸¹

Reşat Bey, telefon idaresinin yabancı bir şirkete verilmesini haklı göstermeye çalışırken telgraf idaresindeki aksaklıklardan hareketle konuşmasını temellendirmesi bazı mebusların tepkisine neden olmuştu. Reşat Bey’in mebusların tepkisine neden olan konuşması şuydu: “*Dahili ne kadar telgraf çekiliyor ve kim çekiyor? Benim dahili telgraf çektiğim yok? Bazı işler icap eder. Ekseriya Maliye’de kalıyorum eve haber vermek üzere Kadıköy’üne gidecek bir adam ararım, zira telgraf çekecek olsam gece yarısı 5 saat sonra gidecek, uyandıracaklar, yürekleri oynayacak. Nafile rahatsız olacaklar, hiç manası yok. İşte kaybedeceğimiz hasılat bu telgrafın hasılatıdır.*”¹⁸² Telgraf idaresinin ne kadar yavaş çalıştığına işaret eden Reşat Bey, üzülen ifade edilmelidir ki, telgraf bile çekmek istemediğini söylemişti. Gümülcine Mebusu İsmail Hakkı Bey¹⁸³, Meclis-i Mebusan huzurunda Reşat Bey tarafından

¹⁷⁸ Ebuzziya Tevfik Bey (1849-1913): 1. dönem Antalya mebusudur. Türk ve liberaldir. İşadamı ve yazardır. Bkz., Demir, a.g.e., s.366; Rustow-Ahmad, a.g.m., s.272. 1865 yılında kurulan Yeni Osmanlılar hareketi içinde bulunan Ebuzziya Tevfik Bey, meşrutiyetin yeniden ilanından sonra döndüğü İstanbul’da Süleyman Nazif Bey ile birlikte Yeni Tasvir-i Efkar gazetesini kurdu. Ve burada Yeni Osmanlılar Tarihi’ni tefrikaya başladı. Bkz., Ebuzziya Tevfik, **Yeni Osmanlılar**, (Yay. haz. Şemsettin Kutlu), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2006.

¹⁷⁹ A.g.c., s.410.

¹⁸⁰ Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki mukavelenamenin ilk faslı kurulacak telefon şebekesinin sınırları ile ilgiliydi. Birinci fasıldaki 5 madde ile “*Dersaadet ve civarı telefon imtiyazı mukavelenamesine merbut “A” işaretli defter*”de şirketin imtiyaz alanı belirlenmişti. Bkz., Ergin, a.g.e., s.2746, ss.2764-2778.

¹⁸¹ A.g.c., s.410.

¹⁸² A.g.e., s.410.

¹⁸³ Bkz., 2. bölüm, 233. dipnot.

yapılan bu açıklamanın bir atalet itirafı olduğunu bildirmişti. İsmail Hakkı Bey, akıllara şu sorunun geldiğini söyler; Reşat Bey bu aksaklığı bildiği halde bu konuda kanunen lazım olan düzenlemeyi yapmış mıydı? Reşat Bey dahili telgrafların geç gitmesinin resmi haberleşmelere öncelik tanınmasından kaynaklandığını ve Maliye Nezareti'nin bir senedir bu sorunla uğraştığını bildirmişti. Reşat Bey'in bu sözü üzerine de meclisten “*bu daha beter*” sesleri yükselmişti.¹⁸⁴

Reşat Bey'in bu yöndeki açıklamaları gerçekten düşündürücüdür. Başkanı bulunduğu komisyonun kararını haklı çıkarmak ve böylece telefon imtiyazının verilmesini sağlamak için müsteşarı bulunduğu Maliye Nezareti'ne bağlı olan telgrafla ilgili aksaklıkları örnek göstermişti. Bu, bir yandan kendi idaresizliklerini ortaya koyarken diğer yandan da imtiyazla işlerin daha iyi yürütüldüğü anlamına geliyordu. Yoksa, meşrutiyetin ilanı devlet tarafından yürütülen işlerin düzelmesini sağlamamış mıydı? Sonuçta fatura Maliye Nezareti'ne kesilmiş görünüyor ki telefonla ilgili Meclis-i Mebusan görüşmelerinden kısa bir süre sonra İdare, Maliye Nezareti denetiminden çıkıp yeniden örgütlenerek, Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti adını almıştı.¹⁸⁵

İstanbul ve çevresinde tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazına dair yasa tasarısı 28 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'da görüşülüp kabul edildikten sonra aynı tasarı 10 Nisan 1911 tarihinde Meclis-i Ayan'a sunulmuş ve konuyla ilgili son tartışmalar burada meydana gelmişti. Meclis-i Ayan'daki bu tartışmalarda yine ön plana çıkan isim Ali Galip Bey'dir. Ali Galip Bey, artık imtiyazın yabancı bir şirkete verilmesi kararlaştırıldığı için buna karşı çıkmanın bir anlamı olmadığını

¹⁸⁴ A.g.c., s.411.

¹⁸⁵ 10-11 Nisan 1911'de Meclis-i Mebusan'da 24 Mayıs 1911 tarihinde de Meclis-i Ayan'da kabul edilen 1327 Mali Yılı Posta ve Telgraf Müdüriyet-i Umumiyesi bütçesi ile birlikte 1909 yılından beri Müdüriyet-i Umumiye olarak Maliye Nezareti'ne bağlı olarak yönetilen Posta ve Telgraf İdaresi'nin yeniden örgütlenerek, Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti adını almıştı. Bkz., **MMZC**, Devre: 1, İ.S. 3, İnikat: 76-80, **MAZC**, Devre:1, İ.S.3, İnikat.68'den aktaran Demir, a.g.t., s.214. Bu değişiklikten sonra Posta, Telgraf ve Telefon Nazırı olarak kabineye giren ilk kişinin İbrahim Suse Efendi olduğu görülüyor. 1 Ekim 1911 tarihli İrade-i Seniye ile İbrahim Suse Efendi, Said Paşa hükümetinde Posta, Telgraf ve Telefon Nazırlığı'na getirilmişti. Bkz., Güneş, a.g.e., s.301; Demir, a.g.e., s.216; Mehmetefendioğlu, a.g.t., s.136-137.

belirtmesine rağmen,¹⁸⁶ neredeyse en hararetli tartışmalar Meclis-i Ayan'ın bu toplantısında meydana gelmişti.

Telefon işleri devlet tarafından belki imtiyazı alan şirket kadar iyi idare edilemeyecekti ama devlet egemenliğinde ısrarcı olan Ali Galip Bey'e göre, "...vakt-i meşrutiyette ihdas olunacak (kurulacak) telefon muamelatı, denildiği gibi hükümetin idaresi tahtında ne kadar fena cereyan etse, yine tedrici ve fakat daimi terakki ve tevessülü ile gittikçe ziyade hasılat vererek istenilirse bütçeye de asla bar (yük) olmaz"¹⁸⁷ Ali Galip Bey'in açıklamasına katılan Yorgiyadis Efendi, böyle karlı bir işin yabancı bir şirkete verilmesine karşı çıkıyordu, "*Telefon imtiyazı ile ecnebilerin alacakları hasılatı kendimiz için alabiliriz. Bir sene sonra bir nehir gibi temettüat ve hasılat bize gelecektir. Onun için başka bir şirkete terk etmekten ise gayret edelim, tasarruf edelim, beş on para bulalım da telefonu hükümet tarafından yapturalım. Galip Beyefendi'nin dediği gibi layihayı esasından reddedelim.*"¹⁸⁸ Legofet Bey de Ali Galip Bey'in açıklamalarına tamamen katıldığını söylemişti. "*Nasıl ki, Posta ve telgraf idaresi doğrudan doğruya devletin tahtı idaresinde bulunuyor, ikinci bir daire olacak olan Telefon Dairesi de devletin idaresinde bulunmak lazım gelir. Bu meselede yalnız cihet-i maliye yok. Cihet-i siyasiye de vardır, esbabı siyasiyeyi iyi düşünüp de öyle karar vermeliyiz. Telefon gibi alet devletin elinde bulunmalıdır.*"¹⁸⁹ Legofet Bey, daha önce değinilmeyen bir konuya değinmişti ve telefonun siyasi olarak da sakıncalı bulunduğunu bildirmişti.

Reşat Bey yine, telgraf gelirlerinin düşeceği ve telefonda büyük ölçüde kar edileceği için bu işin hükümet tarafından yapılması gerektiği yönündeki eleştirilere cevap veriyordu. Meclis-i Ayan'a daha hazırlıklı gelen Reşat Bey hasılat konusunda bazı rakamlar vermişti.¹⁹⁰ Telgraftan senede 3.300 lira gelir sağlandığını söyleyen Reşat Bey'e göre, 3 bin telefon aboneliğinin varsayılması halinde bile, telefon

¹⁸⁶ Ali Galip Bey: "...hükümet imtiyazı nafi görüp, ol bapta teşebbüsât-ı lazıma dahi tevessül eylemiş olduğundan, şimdi buna itiraz yolunda söz söylemek zait addolunursa da..." bkz., MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.343.

¹⁸⁷ A.g.c., s.344.

¹⁸⁸ A.g.c., s.345.

¹⁸⁹ A.g.c., s.355-356. 3 Mart 1910 tarihli Meclis-i Ayan görüşmelerinde de, Legofet Bey ve Fuat Paşa, Galip Bey'e katılarak telefon imtiyazını yabancılara vermenin devletin çıkarlarına ters düşeceğini kanısında olduklarını bildirmişlerdi. MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, s. 354.

¹⁹⁰ Telefon imtiyazıyla ilgili kesin sözleşmenin imzalanmasının önünü açan yasa tasarısını Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan'da savunan Maliye Müsteşarı Reşat Bey'di.

gelirinden hükümetin payına düşen %15 ile yaklaşık telgraf geliri kadar bir miktar hazineye girecekti. En azından 5-10 bin abone olunması beklendiğine göre hükümet, bu işte çok daha karlı oluyordu. Bunun yanında telgraf hasılatının da sıfıra inme olasılığı yoktu. Bazı işler mesela meclise verilecek bir dilekçe yine telgrafla verilecekti.¹⁹¹

İkinci eleştiri de Reşat Bey'e göre temelsizdi. Çünkü hükümet hiçbir masrafa karışmadan %15 payını alacaktı. Gelir ne kadar çok olursa hükümetin payı o kadar artacaktı. Giderler hesap edildiği vakit şirket abone sayısının 15-20 bin olması halinde kara geçiyordu. 10 bin aboneye kadar ise bir karı yoktu. Biz de yapsak yine 10 bin aboneye kadar bir talep olmadığı takdirde kar edemeyecektik. “*Şu halde, demek ki 10 bin aboneyi bulacağımız tarihe kadar hükümet mütemadiyen zarar edecek.*”ti Abone sayısını arttırmak için de iyi bir işletme gerekmekteydi ki, Reşat Bey'e göre şirket bu işi daha iyi yapacaktı. Zaten hükümetin belli bir zaman sonra telefon imtiyazını alması mümkündü. Yani aboneleri artmış ve işletmenin sistemi oturmuş olduğu bir zamanda hükümet telefon imtiyazını alabilecekti.¹⁹²

Reşat Bey son olarak Legofet Bey'in eleştirisini yanıtlamıştı. Reşat Bey'e göre “*Telefonun cihet-i siyasiyesi gayet ehemmiyetsizdi.*”¹⁹³ Zaten hükümet, siyasi sebeplerden dolayı lüzum görürse istediği zaman telefon idaresini ele geçirebilecekti. Bununla ilgili olarak sözleşmede bir madde de vardı.¹⁹⁴

Meclis-i Ayan'da imtiyazın verilmesini istemeyen üyelerin yanı sıra, telefon imtiyazını destekleyen ve savunan üyelere de vardı. Süleyman El Bustani Efendi, telefon idaresinde imtiyazın hakim olmasını istiyordu. Çünkü ona göre her işin bir uzmanı vardı ve “*...biz her şeyi yapmak istersek hiçbir şey yapamayacağız ve bahusus şirketlerin ihtisas ve muavenetiyle (yardımıyla) yapılacak ve yalnız ihtisas ve muavenete taalluk edecek işleri biz kendimiz yapacağız diye şirketlere vermeyecek*

¹⁹¹ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.348.

¹⁹² A.g.c., s.348.

¹⁹³ A.g.e., s.357.

¹⁹⁴ “23. madde: Hükümetin işletme umuru üzerinde mutlak bir surette hakk-ı teftişi olup sahib-i imtiyaz bu teftişi temine hadim her türlü tedabir ve tertibata riayet ve tebaiyyet edecektir. Ve selamet-i umumiyye nokta-i nazarından lüzum görüldüğü takdirde şebekenin heyet-i mecmuası veya bir kısmı üzerinde işletme muamelesinin muvakkaten hükümet tarafından icrası hakkı dahi hükümetçe mahfuzdur (saklıdır). Bundan dolayı şirketin tazminat talebine hakkı olamaz.” “Dersaadet ve civarında tesis olunacak telefon şebekesi imtiyazı hakkındaki mukavelename” için bkz., Ergin, a.g.e., ss.2745-2759.

olursak, bizim memlekette böyle işler katiyen vücut-pezir olmayacaktır. (yapılmayacaktır.)”¹⁹⁵ Şirketler tarafından yapılan telefonların daha iyi ve muntazam işlediği Bustani Efendi’ye göre su götürmezdi. Bustani Efendi, şirketler tarafından idare olunan telefonların daha iyi işletildiğini, Avrupa ve Amerika’daki şirketleri örnek göstererek anlatmıştı.¹⁹⁶ Nail Bey de telefonun hükümet tarafından tesis ve idare edilmesi fikrine karşıydı ve şirketlerin bu işi daha iyi yaptığı konusunda Bustani Efendi’ye katılıyordu. Nail Bey’in dikkat çekmek istediği konu da Bustani Efendi’nin değindiği konuyla aynıydı ve gayet önemliydi: “Nitekim telgraf ve posta da fenni bir iş değildir. Evet telefon inşa etmek fenni bir iştir. Lakin, telefon idaresi fenni bir iş değildir; fakat resmi bir idare tarafından hüsn-ü suretle işletilmesi pek müşkil (zor) bir iştir; çünkü mütemadi bir dikkate ve herhalde menfaat-i maddiye saikasıyla (nedeniyle) daimi bir itinaya tevekkül eder bir iştir. Halbuki, bir idare-i resmîyede bu havas tamamıyla mevcut olamaz; bilhassa bizim memleketimizde. Onu itiraf edelim ki, resmi daireler bu gibi mezayayı (meziyetleri) ibraz edemiyorlar.”¹⁹⁷ Her şeyi yapmak için lazım olan ilim ve paranın bizde yeterince olmadığını belirterek sözüne başlayan Aristidi Paşa, özetle, bu işi ehline vermek gerektiği inancındaydı. Anlattıkları önemli olduğu için bir kısmını burada aktarıyoruz: “Bendeniz zannediyorum ki, hükümetçe deruhde olunan (yapılan) işlerin ekserisi -ki bu kabildendir- bunlar bir şirket tarafından idare olunan işlerdeki dikkat ve itina kadar hüsn-ü netice hasıl etmiyor. Bunun da sebebi hükümet namına yapılan işlerin daima maaşlı, ücretli memurlar tarafından idare olunur. Bu memurlar, yaptıkları işler terakki edip etmemesi yahut ondan bir menfaat hasıl olup olmamasını düşünmezler; çünkü onlar o işten bir fayda hasıl olsa da olmasa da aynı ücrete mazhardırlar. Halbuki şirketler öyle değildirler.

¹⁹⁵ A.g.c., s.345.

¹⁹⁶ Süleyman El Bustani Efendi: “Avrupa’da ve Amerika’nın her yerinde telefonlar vardır. Oralarda hükümet tarafından idare olunan telefonlarla şirketler tarafından idare olunan telefonlar arasında ne kadar fark vardır. Sonra bizden ziyade sermayedar sahibi ve zengin olan hükümetler tarafından tesis edilen telefonlarda da ne kadar intizamsızlık ve şikayetler oluyor. Mesela, Fransa’da olduğu gibi. Bu Heyet-i Muhteremenin ekser azası elbette Avrupa ve Amerika’yı gezmişlerdir. Bilirler ki, Amerika’da telefonu Hükümet yaptığı gibi şirketler de yapıyor. Hiç şüphe yok ki, şirketler tarafından yapılan telefonlar daha iyi ve muntazam bir surette işliyor. Ondan başka Fransa’ya gelelim. Mesela, Fransa’nın şimali kısmında müstakil şirketlere verilen telefonlar vardır ki, hükümetin telefonlarından bin kat iyidir. Halbuki o taraflarda bizden daha ziyade ihtisash adamlar var, bizden daha ziyade para var ve öyle işlere alışmışlardır. Şimdi biz de telefonu hükümet yapacak dersek hiçbir şey yapmayacağız demektir. Benim fikrim ve kanaatim budur.” Bkz., a.g.c., s.346.

¹⁹⁷ A.g.c., s.346.

Şirketlerin menfaat-ı asliye ve zatiyeleri o mübaşeret ettikleri işlerin terakkisindedir (şirketlerin menfaatleri başladıkları işlerin iyi gitmesine bağlıdır.) Onlar daimi surette terakkiyi arzu ederler. Hususiyle telefon, şimdiki halde öyle bir teşebbüstür ki, daimi surette terakki ve tekamüle (ilerleme ve gelişmeye) tabidir. Bugünkü haliyle memuldur (ümit edilir) ki, böyle kalmayacaktır. Nasıl ki, telgraf da bugünkü günde ihtira (icat) olunduğu zamanki gibi değildir, terakki etmiştir. Bu halde sahib-i imtiyazın maksadı, o husustaki terakkiyi takip etmek ve ondan hasıl olacak karı tezyid etmek (arttırmak) tarafındadırlar.” 347

Hükümet memurları bu cihete atf-ı nazar etmezler. Binaenaleyh, bendeniz zannediyorum ki, eğer bu işte intizam matlup ve müstelzem (gerekli) ise ve eğer telefonun memleketimizde vücuduna ihtiyaç hiss olunmuş ise, herhalde bundan müteneffi olmak (yararlanmak) için behemehal o işi ehline tevdi etmek (vermek) lazım gelir. İtikadımca biz bu işin pek ehli değiliz; çünkü bizde yetmiş seksen seneden beri teessüs etmiş Posta ve Telgraf idaresi var. Acaba bu, memalik-i sairede olduğu gibi arzu olunan intizama haiz midirler?”¹⁹⁸

Besarya Efendi, telgraf geliri azalacak diye hiç telefon tesisi kurulmayacak mı diye sormaktaydı. Aynı mantıkla düşünülürse o zaman demiryolu da yapılmamalıydı. Bu surette birkaç asır geriye gideriz, diyen Besarya Efendi, bu işten devletin iyi para kazanılabileceğini savunanlara karşılık sözlerine şöyle devam eder, “Devletin vazifesi ticaret yapmak değil, memleket idare etmektir.”¹⁹⁹ Mukaveleye dair hiçbir şey söylenmediğine dikkat çeken Besarya Efendi’ye göre, mukavelenin şartları o kadar iyidir ki, bunu şu şekilde anlatır: “Bendeniz bu mukavelenameyi okuduğum zaman, acaba bu şirket bu mukavelenameyi imza ettiği zaman hiç dikkat etmedi mi, bu maddelerin hepsinin Hükümet lehinde ve şirket aleyhinde olduklarını, görmedi mi, dedim, çünkü şartlar o kadar nafidir ki şimdiye kadar yapılan mukavelelerde hiç böyle şeyler yoktu.”²⁰⁰

Besarya Efendi’nin konuşmasından yaklaşık iki hafta önce, 28 Mart 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan’da söz alan Kütahya Mebusu Hasan Tahsin Efendi, Besarya Efendi’nin değindiği gibi mukavelenamenin gayet iyi şartlar sunduğuna

¹⁹⁸ A.g.c., s.346-347.

¹⁹⁹ A.g.c., s.354.

²⁰⁰ A.g.c., s.355.

değiniyordu. Hasan Tahsin Efendiye göre, mukavelename hiçbir şekilde memleketin yararlarıyla ters düşmüyordu.²⁰¹ O zaman mukavelename neden meclise gönderilmişti?

Maliye müsteşarı Reşat Bey, eğer hükümet gerekli görmeseydi bu mukaveleyi meclise göndermezdi diyerek Hasan Tahsin Efendi'nin sözünü ettiği, memleket çıkarlarına aykırı bulunmayan bu imtiyazın meclise gelmesine gerek olmadığı sözüne karşılık vermiş oluyordu.²⁰² Aslında bu düşündürücüdür. Hükümet Lynch meselesinde, konunun meclise gelmemesi konusunda ısrarcı iken şimdi durum burada tersine gibi görünüyordu. Aslında, Hasan Tahsin Efendi bambaşka bir konuya vurgu yapıyordu. Hasan Tahsin Efendi'nin asıl söylemek istediği şey, böyle mali yükümlülük içermeyen bir mukavelenamenin Meclis-i Mebusan'a geldiği halde neden Bağdat hattı üzerinde Osmaniye'den İskenderun Körfezi'ne kadar 80 kilometrelik bir şimendifer hattı imtiyazı ile İskenderun Körfezi'nde cesim bir rıhtım yapmak imtiyazını Almanlara veren anlaşmanın Meclis-i Mebusan'a gönderilmemesi idi.²⁰³

Galip Bey'in görüşüne tamamen karşı olan Dilberzade Efendi, eleştirinin dozunu kaçırmıştı. Telefon işinin imtiyazla verilmesini savunan Dilberzade Efendi, devletin bu işi başaramayacağı gibi elinden de hiçbir iş gelmeyeceğine dair bilgi vermişti: "*Bendeniz 43 seneden beri bu devletin hizmetindeyim. Bizim devletimiz pek çok işler deruhde etmiştir. Hiçbirisinde muvaffak olamamıştır. Muvaffak olamadığından başka pek çok da zarar etmiştir.*"²⁰⁴

Rıza Paşa (topçu feriki), Dilberzade Efendi'yi bu tarzda düşündüğü için eleştirmişti. Abdülhamit idaresiyle meşrutiyet idaresinin bir tutulması Rıza Paşa'ya göre üzücüydü. "*Bahusus devr-i sabıkta vukua gelen adem-i iktidar, devr-i mesud-u meşrutiyetimizde aynı suretle görmesi caiz değildir, şayan-ı teessürdür.*" Eleştirilerine devam eden Rıza Paşa, Dilberzade Efendi'nin açıklamalarına sert karşılıklar veriyordu: "*Sizin fikrinizce millet hiçbir şeye muktedir değildir. Her şeyi ecnebiye vermeliyiz, bizim elimizden bir şey gelmez. Biz bu fikre iştirak etmeyiz,*

²⁰¹ MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, s.399.

²⁰² A.g.c., s.399.

²⁰³ A.g.c., s.400. 21 Mart 1911'de Osmanlı hükümeti ile Bağdat Demiryolu Kumpanyası arasında yeni anlaşmalar yapılmıştı.

²⁰⁴ MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, s.356.

hissiyat-ı milliyeye dokunur surette söz söyletmeyiz.”²⁰⁵ Tartışmanın sertleşmesi üzerine araya giren Meclis-i Ayan Başkanı Sait Paşa, ortamı sakinleştirmek için Dilberzade Efendi’nin söylediklerinin aslında hükümet ve milletin kabiliyetine ilişkin olmadığını sadece telefon işinin hükümet tarafından yapılmayacağıyla alakalı olduğunu belirtmiş ve Dilberzade Efendi bunu tasdik etmişti.²⁰⁶ Ancak Dilberzade Efendi’nin konuşması, üzerinde düşünülmesi gereken bir içeriktedir. Sivil bürokrasi sınıfına mensup olan Dilberzade Efendi²⁰⁷, Demirci’nin belirttiğine göre, 1911 yılında Meclis-i Ayan’da kurulan İttihat ve Terakki Fırkası adıyla oluşturulan grubun içinde yer almaktaydı.²⁰⁸ Hatta 1912 yılında Meclis-i Mebusan’ın feshiyle alakalı bir konuda Meclis-i Ayan’da oylama yapılırken, Cavit Bey’in belirttiğine göre, fırkanın desteğini almaya çalışan üyelerden bazıları aleyhte oy vermişti ama Dilberzade sadık kalanlar içindeydi.²⁰⁹ Yani Dilberzade Efendi’nin İttihat ve Terakki ile yakınlığı aşıkardı. Ayrıca devletin telefon idaresini yürütemeyeceğine kanaat getiren Aristidi Paşa, Besarya Efendi, Nail Bey ve Süleyman El Bustani Efendi’nin adları da Meclis-i Ayan’da vücut bulan bu grubun içindeydi.²¹⁰ Ama meşrutiyet idaresinde bu işin yapılabileceğine inan üyelerden Rıza Paşa ve Yorgiyadis Efendi bu gruba üye değildi.²¹¹ Burada şu soruyu sormak gerekiyor, acaba meşrutiyet idaresine karşı duyulan güven, İttihatçı Ayanlarda İttihatçı olmayanlardan daha mı azdı? İşin ilginç,

²⁰⁵ A.g.c., s.356.

²⁰⁶ “Rıza Paşa: Bu millet her şeye muktedirdir. Muktedir değildir demekle itham edemezsiniz Efendi. Reis: Meseleyi anlayalım da ondan sonra. (Dilberzade Efendiye hitaben) Siz milletin yahut hükümetin adem-i kabiliyeti suretinde efkarınızı tasavvur etmediniz zannederim. Yalnız hükümetin bizzat yapacağı şeylerden değildir demek istiyorsunuz değil mi? Dilberzade Efendi: Evet efendim.

Reis: Binaenaleyh, böyle hükümete veya millete kabiliyet veya adem-i kabiliyet bahisleri yoktur.” Bkz., a.g.c., s.356-357.

²⁰⁷ Aliyar Demirci, **İkinci Meşrutiyet’te Ayan Meclisi 1908-1912**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006, s.152, dn.52.

²⁰⁸ “Meclis-i Ayan’da İttihat ve Terakki Fırkası”, **Yeni İkdam**, 13 Şubat 1911’den aktaran Demirci, a.g.e., s.161, dn.101.

²⁰⁹ Cavit Bey günlüğünde bu konuya şöyle değiniyor: “Ayanda ayaklarımıza kapanarak o mevkii istihsal eylemiş (elde etmiş) olanlar bu gün aleyhimize rey vermekte tereddüt etmediler. Yalnız Dilber, Papoviç, Tilkof, Musa Kazım, Mahmut Şevket ve Hüsnü Paşa mert ve sadık kalmışlar.” Bkz., “Meşrutiyet Devrine Ait Cavit Bey’in Hatıraları”, **Tanin**, 22 Ocak 1944.

²¹⁰ Demirci, a.g.e., s.161, dn.101.

²¹¹ Rıza Paşa (1854-1921), 15.12.1908 tarihinde Ayan olmuştu. I. Hüseyin Hilmi Paşa hükümetinde Bahriye Nazırlığı yapmıştı. Bkz., Demirci, a.g.e., s.487. Mehmetefendioğlu, Rıza Paşa’nın Hüseyin Hilmi Paşa kabinesinde Bahriye Nazırlığına İttihatçıların desteğiyle getirildiğini bildirir. Mehmetefendioğlu, a.g.t., s.36. Yorgiyadis Efendi (1844-1915) Rum kökenlidir ve 15.12.1909 tarihinde Ayan olmuştu. Sivil bürokrasiye mensuptu ve çeşitli mahkemelerde üye ve başkanlık yapmıştı. Demirci, Hürriyet ve İtilaf Fırkası’nın Meclis-i Ayan’da bir grup oluşturmadığını ama Yorgiyadis Efendi’nin o fırka paralelinde hareket ettiğini belirtmiştir. Bkz. Demirci, a.g.e., s.163, 494.

telefon idaresinde imtiyazın hakim olamaması için en çok çaba harcayan Ayan olan Ali Galip Bey'in de Meclis-i Ayan'da İttihat ve Terakki Fırkası adıyla oluşturulan grubun arasında olmasıydı.²¹² Ayrıca Ali Galip Bey'e destek veren Legofet Bey de bu grubun içinde anılan kişilerdendi.²¹³ Bu durumda biraz önce sorduğumuz soruyla ilgili bir genelleme yapmamız zorlaşıyor. Ortaya çıkan bu tablo meclisin çeşitliliğini gösterirken üyelerin de belli bir siyasi örgüt direktifiyle hareket etmediğine güzel bir örnek teşkil ediyordu. Ancak İttihatçı olan Ayanların yaptıkları yorumlarla ilgili sanırım birkaç cümle söylemek gerekiyor.

Osmanlıdaki köhnemiş idare sisteminden şikayetçi olan Meclis-i Ayan üyeleri, telefon tesisini ve idaresini yabancı bir şirketin denetimine bırakmayı yararlı görüyorlardı. Meşrutiyet yönetiminde kurulacak olan telefon işletmesinde devletin idaresine güvenmek ve ona destek vermektense, bu üyelerin seçtiği yol, yabancı bir şirketin telefon işine hakim olmasıydı. Sorunsuz, sıkıntısız, hızlı ve layıkıyla işleyen bir sistem dileğiyle imtiyaz usulünün savunulması, farkında olarak veya olmayarak devletin idare sistemine karşı büyük bir suçlamayı kendisine dayanak yapmıştı. Peki ama bu kadar eleştirilen ve yerden yere vurulan bu idarenin nasıl düzeltilbilir sorusu hakkında düşünülmesi ve düşüncelerin paylaşılması gerekmez miydi? Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan'a çeşitli zamanlarda gelen telefon meselesi hakkında, telefonun devlet idaresi altında işletilmesi konusu ele alınırken, en azından devlet idaresinde ne gibi düzenlemeler yapılabileceğine ilişkin bazı açıklamalarda bulunabilirdi. Ancak herhangi bir işleyişin problemlili olduğunu söylemek, problemleri çözmek için kafa yorarak ona çözüm önerisi bulmaktan çok daha kolaydı.

Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan'da telefon imtiyazı ile ilgili görüşmelerin bitmesinden sonra Genel Müdürlükten tekrar Nazarlığa çevrilen Posta, Telgraf ve Telefon İdaresinin merkezi idare teşkilatı 9 Eylül 1911 tarihli nizamnameye göre dokuz daireye ayrılmıştı.²¹⁴ Posta ve telgraf işleri için ayrı daireler açılmasına

²¹² Demirci, a.g.e., s.161, dn.101.

²¹³ Rum ileri gelenlerinden Legofet Bey'in, yukarıda değindiğimiz Meclis-i Mebusan'ın feshiyle alakalı konuda çekimser oy kullanması İttihatçılarla arasının açıldığını gösteriyordu. Demirci, a.g.e., s.161, dn.101, 480.

²¹⁴ Genel Müdürlükten tekrar Nazarlığa çevrilen Posta, Telgraf ve Telefon İdaresinin Eylül 1327 tarih ve 931 sayı ile Takvim-i Vekayi'de yayınlanan 16 Ramazan 1329 ve 27 Ağustos 1327 tarihli Nizamnameye göre dokuz daireden oluşan merkezi idare teşkilatı şöyleydi: 1-Sicil ve Hukuk, 2-

rağmen telefon için bir daire tahsis edilmemişti. Verilen imtiyaz sadece İstanbul ve çevresini kapsıyordu ama imparatorluğun bütün topraklarında telefon şebekeleri kurulacaktı. Hızla yaygınlaşan bir teknoloji karşısında, bu belki de bir ilgisizliğin göstergesiydi. Ayrıca nezaretin adı içinde telefon kelimesinin geçmesi bile, telefona ayrı bir daire ayrılması gerektirdiğini düşündürebilir. Dokuz daireden oluşan Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti'nde telefon işleri dairesi yoktu. Aslında bu telefona verilen önemi güzel bir şekilde ortaya koyuyordu.

4.2.7. Telefon İmtiyazı İle İlgili Meclis-i Mebusan Ve Meclis-i Ayan'da Yapılan Oturumlar

4.2.7.1. Meclis-i Mebusan

MMZC, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, 21 Mayıs 1325 (3 Haziran 1909), İnikat:85.

MMZC, C:4, D:1, İS:1, 16 Mayıs 1325-11 Haziran 1325, 6 Haziran 1325 (19 Haziran 1909), İnikat:96.

MMZC, C:1, D:1, İS:3, 1 Teşrinisani 1326-18 Kanunuevvel 1326, 13 Kanunuevvel 1326 (26 Aralık 1910), İnikat:18.

MMZC, C:2, D:1, İS:3, 20 Kanunuevvel 1326-31 Kanunusani 1326, 19 Kanunusani 1326 (1 Şubat 1910), İnikat:33.

MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, 10 Mart 1327 (23 Mart 1911), İnikat:64.

MMZC, C:4, D:1, İS:3, 28 Şubat 1326-21 Mart 1327, 15 Mart 1327 (28 Mart 1911), İnikat:67.

Levayih ve İstatistik (yazılı teklifler ve istatistik dairesi), 3- Muhasebe, 4- Posta Umuru (posta işleri), 5-Telgraf Umuru, 6- Mebani ve Levazım (binalar ve malzeme), 7- Kontrol Kalemi, 8- Heyet-i fenniye, 9- Kalem-i Mahsus (Özel Kalem). Bkz., Demir, a.g.t., s.214.

4.2.7.2. Meclisi-i Ayan

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 17 Kanunuevvel 1325 (30 Aralık 1909), İnikat:19.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 31 Kanunuevvel 1325 (13 Ocak 1910), İnikat:23.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 9 Şubat 1325 (22 Şubat 1910), İnikat:35.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 18 Şubat 1325 (3 Mart 1910), İnikat:38.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 20 Şubat 1325 (5 Mart 1910), İnikat: 39.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 15 Nisan 1326 (28 Nisan 1910), İnikat:61.

MAZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-1 Mayıs 1326, 17 Nisan 1326 (30 Nisan 1910), İnikat:62.

MAZC, C:2, D:1, İS:2, 3 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, 6 Mayıs 1326 (19 Mayıs 1910), İnikat:71.

MAZC, C:2, D:1, İS:2, 3 Mayıs 1326-15 Haziran 1326, 12 Mayıs 1326 (25 Mayıs 1910), İnikat:75.

MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, 17 Mart 1327 (30 Mart 1911), İnikat:47.

MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, 28 Mart 1327 (10 Nisan 1911), İnikat:50.

MAZC, C:2, D:1, İS:3, 24 Şubat 1326-25 Nisan 1327, 31 Mart 1327 (13 Nisan 1911), İnikat:51.

SONUÇ

Meşrutiyetin yeniden ilanı hürriyetin ve özgürlüğün ilanı anlamına geliyordu. Başlayan bu yeni dönemde, Osmanlı'nın ekonomik hayatını etkileyen en önemli konulardan biri olan imtiyazlar meselesi de tartışmaların yoğunlaştığı noktalardan biri oldu. II. Abdülhamit'in iktidarı zamanında, onun özellikle ifade özgürlüğünü kısıtlayıcı tutumu ve sansür uygulaması kendi yönetiminin ve kararlarının eleştirilmesine olanak tanımıyordu. Verilen imtiyazlar hakkında tek söz sahibi kendisiydi. Abdülhamit'in rejimine karşı Avrupa'da şekillenen muhalefetin ise hürriyet, anayasa, parlamento ve eşitlik gibi konulara öncelik verdiği için olsa gerek, imtiyazlar hakkında belli bir politikası yoktu. İlk ve temel hedefleri Osmanlı Devleti'nin çöküşünü engellemek ve bu bağlamda Abdülhamit yönetimine son vermektir.

Anayasanın kabulü iktidarın İttihat ve Terakki'ye geçmesi anlamına geliyordu. Böylece Abdülhamit'in keyfi idaresi son buluyordu ve büyük devletlerle olan ilişki yeni bir safhaya taşıyordu. Bu, Hüseyin Cahit'in söylemiyle, Abdülhamit zamanında Avrupa'nın güçsüz kölesi halinde yaşayan "Hasta Adam"ın şimdi dirilmek istemesini ve Avrupa'nın varlığından kurtulmak niyetini ortaya koyuyordu. Yabancı sermayeye ve yabancı teknik yardıma duyulan ihtiyaçların iç dinamiklerle karşılanamaması sonucu bu söylevin geçersiz olduğu çok geçmeden anlaşılacaktı. Ancak, Abdülhamid döneminde olduğu gibi imtiyazların keyfi idareye dayanılarak verilemeyeceği açıkça görüldü. Mecliste imtiyazla ilgili tartışmalarda bu anlayışın altı çizilmeye çalışılıyordu. Mebusların yaptığı yorumlarda Abdülhamit zamanında verilen imtiyazların acısının unutulmadığı ve şimdi keyfi uygulamaların yapılamayacağı açıkça ifade ediliyordu.

II. Meşrutiyet döneminde ve öncesinde önemli imtiyazları yabancıların almasının dışsal ve içsel iki nedeni vardı. Dışsal neden, yabancı devletlerin ve yabancı yatırımcıların Osmanlı toprakları üzerinde kendilerince doğal kaynaklar ve/veya stratejik konum açısından önemli gördükleri bölgelerde yatırımlara girişmeleri sonucu bu bölge hakimiyetini ellerine almak istemeleriydi. Amerika'nın Doğu Anadolu'ya eskiden beri ilgi duyması ile Chester projesinin bu bölgeyi kapsamaması veya Hindistan yolunun güvenliğinin İngiltere için çok önemli olması ile

Lynch Kumpanyası'nın Dicle ve Fırat boyunca bölgeye hakim olması herhalde tesadüf olmasa gerekir. İçsel nedenin temelinde ise Osmanlı'nın kendi dinamikleri içinden çıkaramamış olduğu bireysel girişimciliğin yokluğu ve kapitülasyonlar nedeni ile yerli sanayi ve sermayenin gelişmemesi yatmaktadır.

Yabancı sermaye ve imtiyazlara karşı yapılan eleştirilerde hükümetin çaresizliği görülüyordu. Mevcut olanaklar ile gerekli bir ihtiyacın karşılanması çoğu mebusun istediği bir şeydi. Ekonomik koşullar orta ölçekli bir girişimin bile karşılanmasını imkansız hale getirdiğinden yabancı sermayeye bağımlılık zaruri oluyordu. Büyük çapta bir imtiyazın ise yerli sermaye ile yapılması imkansızdı. Bu durumda devreye büyük güçler giriyordu ve onların Osmanlı'daki çıkarları hangi bölgede ve hangi imtiyaz girişiminde kimin söz sahibi olacağını belirliyordu. Osmanlı yönetimi bu imtiyazlara ilişkin son sözü söyleme hakkına çoğu zaman sahip değildi. Büyük devletler kendi aralarında bir anlaşmaya varmadan, içlerinden birisinin Osmanlı'daki girişimlerinin olumlu sonuçlanması zor gözüküyordu. Lynch meselesi, Chester projesi ve Bağdat demiryolu büyük güçlerin Osmanlı üzerinde girişilecek önemli bir girişimin sadece imtiyazı alan tarafla Osmanlı yönetimi arasında karara bağlanamayacağını gösterdi.

Meşrutiyetin yeni siyasal iktidarının mimarı İttihat ve Terakki'ydi. Onların deneyimsizlikleri ve bunun etkisiyle iktidarı kendi ellerine almaları yönünde çekingen davranmaları genel kabul edilmiş bir görüştü. Bu nedenle İttihat ve Terakki'nin 1908-1913 yılları arasındaki süreçteki konumu, denetleme iktidarı olarak yorumlanır. İttihat ve Terakki'nin etkisi meşrutiyet hükümetlerinde zamanla artmışsa da Meclis-i Mebusan'daki çoğunluk onların elindeydi.

Ele aldığımız imtiyazlar, İttihat ve Terakki'nin denetleme iktidarı döneminde Meclis-i Mebusan'da tartışıldı. İmtiyazlar konusunu Meclis-i Mebusan'da iktidar ve muhalefet ilişkisi dahilinde ele aldığımız zaman yapacağımız yorumlar bu iki grubun imtiyazlar hakkında kesin bir politika izleyemediği yönünde olacaktır. Yukarıda bahsi geçen imtiyaz tartışmalarında imtiyaza karşı olan ve imtiyazın destekçisi olan taraflar ve kişiler değişmektedir. Özellikle kişisel çıkarların öne çıkması burada etkilidir. Mesela diğer imtiyazlara karşı olumlu bir tavır sergilemeyen Zöhrap Efendi Chester projesinin önemli destekçilerinden biridir. Varteks Efendi'nin de Lynch

meselesindeki olumsuz bakışını Chester projesinde görmemiz zordur. Bu, Ermeni mebusların çıkarları nedeniyle Chester projesine olumlu bakmasından kaynaklanıyordu. Yine Chester projesiyle ilgili tartışmalarda Rum mebuslardan Kozmidi Efendi'nin kiliseler konusunu ertelemek amacıyla sözlerini uzattığı iddia edilmişti. Bunlar bilinen örneklerdir ve bu gibi örnekler çoğaltılabilir. Fakat meclis tartışmalarında söz alan mebusların hangilerinin konuya kişisel çıkarlar çerçevesinde yaklaştığını saptamak sanırım oldukça güçtür ve derinlemesine bir araştırmayı gerektirir.

Lynch meselesinde İttihatçıların genel olarak hükümetin kararını desteklediklerini görüyoruz. Hüseyin Hilmi Paşa'nın ikinci sadaretinde İttihatçılar kabinede etkili olmaya başlamışlardı. Talat Bey Dahiliye, Cavit Bey Maliye Nazırı olmuşlardı. Bu durumda dahi İttihatçı mebusların tamamı mecliste hükümet lehinde konuşmuyordu. Muhalif ve müstakil mebusların büyük çoğunluğu meclis tartışmalarında Lynch meselesine eleştirel yaklaşmış ama görüşmeler sonunda oylarını hükümetten yana kullanmışlardı.

Chester projesi meclise farklı zamanlarda geldi ve farklı konular etrafında tartışıldı. Ermeniler haricinde meclisteki diğer gurupların Chester Projesi hakkında belirli bir görüşü yoktu. İttihatçılar arasında bu projeye olumlu bakanlar vardı ama bunların yanında projenin karşısında duranların başında yine bir İttihatçı olan Ali Cenani Bey geliyordu. Yine İttihatçılardan Ankara Mebusu Talat Bey, *“bu madenlerin bir tanesi 10 demiryoluna bedeldir”* derken İzmit Mebusu Ahmet Müfit *“yeraltındaki madenlerin kimseye bir yararı yoktur”* diyordu. Buna benzer örnekleri muhalifler açısından verebileceğimiz gibi demiryolunun geçtiği bölgenin mebusları için de verebiliriz. Ayrıca, 1 Haziran 1911 tarihinde, Chester Projesi ile ilgili görüşmeler sonunda meclise üç taktir verilmişti. Bunların ilkinde konunun gelecek yıla kalması ve sonuncusunda hemen sonuçlanması istenmişti. Bazı mebusların bu iki taktiri de imzalamış olmaları ayrı bir çelişkiydi.

Bahsi geçen imtiyazlar içinde en kolay yorum yapılabilecek olanı Bağdat demiryolu imtiyazına ilişkin olan tartışmalardır. 27 Şubat 1909 yılında meclise gelen konuyla ilgili İsmail Hakkı Bey'in eleştirileri, söz alan diğer mebuslar tarafından da kabul görmüştü. Bazı farklı yorumlar haricinde mecliste imtiyazın feshini teklif eden

olmamıştı. Bağdat demiryolu imtiyazı hem Lynch hem de Chester'a verilmesi düşünülen imtiyazlardan daha ağır şartları içerdiği halde bu imtiyaza kesin bir karşı çıkıştan çok onun maddelerini düzenleme yolunda bir karar meclis görüşmelerine hakim olmuştu. Bağdat demiryolu imtiyazı meclise gelen ilk büyük imtiyaz konusu ve Abdülhamit zamanında temelleri atılmış bir konu olması açısından önemlidir. Bağdat demiryolu imtiyazını içine alan tartışmalar, mebusların yabancı sermayeye olan bağımlılığın farkında olduklarını gösterdiği için ayrıca dikkate alınmalıdır.

Telefon imtiyazı incelediğimiz son konuydu. Meclis-i Mebusan'da ve Meclis-i Ayan'da bu konuyla ilgili görüşmeler çok olduğu için, bu konunun imtiyazlarla ilgili genel bakışa katkı sağlaması kuşkusuzdu. İstanbul'da tesis edilecek olan telefon şebekesi, demiryolları ile kıyaslandığında daha az bir masrafla yapılabilirdi. Yabancı sermayeye ve yabancı teknik yardıma olan ihtiyaç burada tekrar karşımıza çıkıyordu. Telefon tesisinde ve idaresinde hükümetin söz sahibi olması, tartışmalara katılan mebuslar arasında öne çıkan görüştü. Ancak hükümet namına yapılan konuşmalarda hükümetin olanaksızlıklarından bahsediliyordu. Telefon imtiyazı Meclis-i Ayan'da da üzerinde tartışılan bir konu olmuştu. Hatta Posta ve Telgraf Eski Nazırı Ali Galip Bey'in telefonun hükümet idaresinde kalması yönünde yaptığı açıklamalar Meclis-i Ayan tartışmalarını Meclis-i Mebusan tartışmalarından daha ateşli hale getirmişti. Meclis-i Ayan'da da varlığı bilinen İttihatçı grubun içinden farklı sesler yükseliyordu. Ayan üyelerinin konu üzerinde farklı yorumlarda bulunması onların da imtiyazlara yönelik belirli ve ortak bir anlayışa sahip olmadığı ortaya koydu.

İncelediğimiz imtiyazların bazılarını basından takip etme olanağı bulduk. Özellikler Lynch meselesi basında genişçe yer bulmuştu. Basında çıkan haberlerin mebusların görüşünü etkilemesi kaçınılmazdı. Sabah ve Tasvir-i Efkar gibi İttihat ve Terakki'ye yakın olmadıkları bilinen gazetelerde konuya eleştirel yaklaşılıyordu. İttihat ve Terakki'nin yayın organı olarak bilinen Tanin'deki yazarlar arasında konuya farkı bakışlar söz konusuydu. İsmail Hakkı Bey Lynch meselesine şiddetle karşı iken Hüseyin Cahit ve Süleyman Paşazade hükümetten yana olan yazıları kaleme alıyorlardı.

Dönemin tanıklığını yapan kişilerin anılarında imtiyazlarla ilgili bilgilere nadiren rastlamaktayız. Bazı anılarında imtiyazlar birkaç cümleyle geçiştirilirken çoğunda imtiyazlara dair bilgi bulmak güçtür.

Bu dönemde İttihatçıların milli ekonomi anlayışı doğrultusunda hareket ettiklerini söylemek zordur. Ahmad ve Akşin, İttihatçıların emperyalizme karşı olduklarını söylemektedirler ama bunu hemen uygulayamadıklarını eklerler. Tekeli, İttihatçıların, savaşın çıkışına kadar geçen sürede liberal bir ekonomi politikası uyguladıklarını ve yabancı sermayeye karşı olmadıklarını belirtir. Zaten önde gelen İttihatçılardan ve liberal ekonomi görüşünün sıkı savunucularından olan Cavit Bey dönemin ekonomik anlayışına damgasını vurmuştu. I. Dünya Savaşı'nda kapitülasyonların kaldırılması bu durumun tersine dönmeye başladığının ilk habercisiydi. Savaş ile birlikte dış iktisadi ilişkiler sekteye uğramış ve kendi olanakları ile yetinmek zorunda kalan Osmanlı çözüm yolunu milli iktisatta bulmuştu.

Son olarak şunları söyleyebiliriz ki, II. Meşrutiyet'in getirdiği özgürlük ortamı içinde Meclis-i Mebusan'da, Meclis-i Ayan'da, basında ve halk arasında imtiyazlara karşı beslenen düşünceler yüksek sesle ifade edilmişti. II. Meşrutiyet döneminde imtiyazlara yönelik kapsamlı bir iyileştirme yapılamadı ama imtiyazlara karşı duyulan hoşnutsuzluk açıkça dillendirildi. Bu dönemde meclise gelen imtiyazların çoğu belki kesin sonuçlara bağlanamamıştı ancak anayasal ortam sayesinde bazı imtiyaz girişimleri sonuçsuz kaldı.

KAYNAKÇA

A- ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

- C.HR** : Cevdet Hariciye
DH. EUM. 5. Şb : Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti 5. Şube
DH. İD : İdari Kısım Belgeleri
DH. KMS : Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri
DH. MUI : Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Belgeleri
HR. HMS. İŞO : Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. SYS : Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
İ.HR : İrade Hariciye
MV : Meclis-i Vükela Mazbataları
Prof. Dr. Cavit Baysun'un Terekesinden Satın Alınan Evrak
Y.Mtv : Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı

B- RESMİ YAYINLAR

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi:

- Devre: 1 İçtima Senesi: 1 Cilt: 1, 2, 3, 4, 5, 6.
Devre: 1 İçtima Senesi: 2 Cilt: 1, 2, 3, 4, 5, 6.
Devre: 1 İçtima Senesi: 3 Cilt: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.
Devre: 1 İçtima Senesi: 4 Cilt: 1, 2.
Devre: 2 İçtima Senesi: 1 Cilt: 1, 2.
Devre: 3 İçtima Senesi: 1 Cilt: 1, 2.

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi

- Devre: 1 İçtima Senesi: 2 Cilt: 1, 2.

Devre: 1 İçtima Senesi: 3 Cilt: 1, 2.

Devre: 1 İçtima Senesi: 4 Cilt: 3.

Devre: 2 İçtima Senesi: 1 Cilt: 1.

Devre: 3 İçtima Senesi: 1 Cilt: 1.

C- SÜRELİ YAYINLAR

Gazeteler

İkdam

İttihat

Sabah

Serbesti

Tanin

Tasvir-i Efkar

The New York Times

Dergiler

Atatürk Yolu Dergisi

AÜSBF Dergisi

Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi

Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi

İlim-i Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası

İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi

İstişare

İÜSBF Dergisi

Mülkiye Dergisi

Tarih ve Toplum

Toplum ve Bilim

Toplumsal Tarih

Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi
Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası
Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

D- KİTAPLAR

“Meşrutiyet Devrine Dair Cavid Bey’in Hatıraları”, **Tanin**, 30 Ağustos 1943 ve 14 Ekim 1944 yılları arasında 402 tefrika olarak yayınlandı.

ADIYEKE, Ayşe Nükhet, **Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı (1896-1908)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000.

AHMAD, Ahmad, **İttihat ve Terakki 1908-1914**, Kaynak Yayınları, 6. Basım, İstanbul, 2004.

AHMAD, Feroz, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yayınları, 4. Baskı, İstanbul, 1999.

Ahmet Rıza, **Anılar**, Cumhuriyet Yayınları, 2001.

AKŞİN, Sina, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, İmge Kitabevi, 4. Baskı, İstanbul, 2006.

AKTAR, Yücel, **İkinci Meşrutiyet Dönemi Öğrenci Olayları (1908-1918)**, Gündoğan Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1999.

ALTUĞ, Yılmaz, **Yabancıların Hukuki Durumu**, İsmail Akgün Matbaası, 2. Baskı, İstanbul, 1966.

ARMAOĞLU, Fahir, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.

ARSLAN, Emir Şekip, **İttihatçı Bir Arap Aydınının Anıları, Arapların Gözüyle Osmanlı**, (çev. Halit Özkan), Klasik Yayınları, İstanbul, 2005.

ARTUÇ, Nevzat, **Ahmed Cemal Paşa (1872-1922) Askeri ve Siyasi Hayatı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2008.

ATAY, Çınar, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İzmir Planları**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir, 1998.

BABACAN, Hasan, **Mehmet Talat Paşa 1874-1921**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2005.

BAYUR, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılabı Tarihi**, Cilt:2, Kısım:3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1983.

Belgelerle Tuna'dan Basra'ya Osmanlı Demiryolları, TC. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü: TCDD: TC. Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/osmdem.pdf> (Son erişim, 14.6.2008)

BENGİ, Hilmi, **Gazeteci, Siyasetçi ve Fikir Adamı Olarak Hüseyin Cahit Yalçın**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000.

BERKES, Niyazi, **İki Yüz Yıldır Neden Bocalıyoruz**, İstanbul Matbaası, 2. Baskı, İstanbul.

BİRİNCİ, Ali, **Hürriyet ve İtilaf Fırkası**, Dergah Yayınları, İstanbul, 1990.

BİRİNCİ, Ali, **Tarihin Gölgesinde, Meşahir-i Meçhuleden Birkaç Zat**, Dergah Yayınları, İstanbul, 2001.

BOZKURT, Gülnihal, **Azınlık İmtiyazları Kapitülasyonlardan Tek Hukuk Sistemine Geçiş**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1998.

BRUMMETT, Palmira, **İkinci Meşrutiyet Basınında İmge ve Emperyalizm 1908-1911**, (çev. Aysen Anadol), İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

BULUT, Süleyman, **Hüseyin Cahit Yalçın**, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1984.

CAN, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, Ekim 2006.

Cavid Bey, **Felaket Günleri: Mütareke Devrinin Feci Tarihi**, (Yay. haz. Osman Selim Kocahanoğlu), Temel Yayınları, İstanbul, 2000.

Cemal Paşa, **Hatırat**, (Yay. haz. Metin Martı), Arma Yayınları, 5. Baskı, İstanbul, 1996.

CEMALEDDİN, Halil ve Hırand Asador, **Ecanibin Memalik-i Osmaniyyede Haiz Oldukları İmtiyazat-ı Adliye**, Dersaadet Hukuk Matbaası, 1331.

CHESTER, Edward W., **United States Oil Policy and Diplomacy**, Greenwood Press, London, 1983.

ÇANKAYA, Ali, **Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler**, Cilt:2, Örnek Matbaası, Ankara, 1954.

ÇAVDAR, Tefik, **Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri**, Kız Yayınları, İstanbul, 1974.

ÇAVDAR, Tefrik, **Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu**, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s.130.

ÇELİK, Bilgin, **İttihatçılar ve Arnavutlar: II. Meşrutiyet Döneminde Arnavut Ulusçuluğu ve Arnavutluk Sorunu**, Büke Kitapları, İstanbul, 2004.

DEMİR, Fevzi, **Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2007.

DEMİRCİ, Aliyar, **İkinci Meşrutiyet'te Ayan Meclisi 1908-1912**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2006.

DERELİ, Hamit, **Kıraliçe Elizabeth Devrinde Türkler ve İngilizler**, Anıl Matbaası, İstanbul, 1951.

Ebuzziya Tefrik, **Yeni Osmanlılar**, (Yay. haz. Şemsettin Kutlu), Pegasus Yayınları, İstanbul, 2006.

EKİNCİ, İlhan, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayın, Ankara 2007.

EKREM, Reşat, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi**, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul, 1934.

ELDEM, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

ELMACI, Mehmet Emin, **İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005.

ERBERK, İbrahim Ali, **İmtiyazla İşleyen Nafia Amme Hizmetleri**, Hapisane Matbaası, Ankara, 1937.

ERGİN, Osman Nuri, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995.

ERHAN, Çağrı, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, İmge Kitabevi, Ankara, 2001.

EROĞLU, Nazmi, **Fırtınalı Günlerin Ünlü Maliye Nazırı; Cavit Bey**, Bir Harf Yayınları, İstanbul, 2006.

FEHMİ, Hasan, **Telhis-i Hukuk-ı Düvel**, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1300.

FENDOĞLU, Hasan Tahsin, **Modernleşme Bağlamında Osmanlı-Amerika İlişkileri**, Beyan Yayınları, İstanbul, 2002.

FRAŞERLİ, Mehdi **Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların Uygulanışı (İmtiyazat-ı Ecnebiyyenin Tatbikatı Hazırası)**, (Yay. haz. Fahrettin Tızlak), Fakülte Kitabevi, Isparta, 2008.

FRAŞERLİ, Mehdi, **İmtiyazat-ı Ecnebiyyenin Tatbikatı Hazırası**, Matbaa-ı Cemil, Samsun, 1325.

GEORGEON, François, **Osmanlı-Türk Modernleşmesi (1900-1930)**, (çev. Ali Berktaş), YKY, İstanbul, 2006.

HUYUGÜZEL, Ö. Faruk, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Hayatı ve Edebi Eserleri Üzerinde Bir Araştırma**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984.

HÜDAVENDİGAR, Onur, **Ermeni Portreleri**, Burak Yayınları, İstanbul, 1999.
Hüseyin Avni, **Bir Yarım Müstemleke Oluş Tarihi**, Sinan Matbaası Neşriyat Evi, İstanbul, 1932.

IMBERT, Paul, **Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları**, (Yay. haz. Muammer Sarıkaya), Profil Yayıncılık, İstanbul, 2007.

ISSAWİ, Charles, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966.

İLERİ, Celal Nuri, **Devlet ve Meclis Hakkında Muhasebeler**, (Yay. haz. Halit Erdem Oksaçan), Emre Yayınları, İstanbul, 2007.

KANSU, Aykut, **1908 Devrimi**, İletişim Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2002.

KARABEKİR, Kazım, **İttihat ve Terakki Cemiyeti 1896-1909**, Emre Yayınları, 6. Baskı, İstanbul, 2005.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, Cilt:8, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1988.

KARAMAN, Deniz, **Cavid Bey ve Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, Liberte Yayınları, Ankara, 2001.

KAYALI, Hasan, **Jön Türkler ve Araplar, Osmanlılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2003.

KEYDER, Çağlar, **Türkiye'de Devlet ve Sınıflar**, İletişim Yayınları, 8. Baskı, İstanbul, 2003.

KILIÇ, Sezen, **Türk Alman İlişkileri ve Türkiye'deki Alman Okulları (1852'den 1945'e kadar)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2005.

KOLOĞLU, Orhan, **Basın Patlaması**, BAS-HAŞ, İstanbul, 2005.

KUDRET, Cevdet, **Hüseyin Cahit Yalçın**, Varlık Yayınları, İstanbul, 1957.

KURAN, Ahmet Bedevi, **İnkılap Tarihimiz ve Jön Türkler**, Kaynak Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 2000.

KURAT, Akdes Nimet, **Türk Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959)**, Doğu Ltd. Şirketi Matbaası, Ankara, 1959.

KURDAKUL, Nejdet, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, Döler Neşriyat, İstanbul, Mart 1981.

KURMUŞ, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1982.

Mahmut Muhtar, **Maziye Bir Nazar**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999.

Mahmut Şevket Paşa, **Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.

MARDİN, Şerif, **Türkiye'de İktisadi Düşüncenin Gelişmesi (1838-1918)**, Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Enstitüsü, Ankara, Temmuz 1962.

MAUROİS, Andre, **İngiltere Tarihi**, (çev. Hüseyin Cahit Yalçın), Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1938.

Mehmed Asım (Us), **Karikatür, II. Meşrutiyet Döneminin Ünlü Simaları**, (Yay. haz. Seval Şahin), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008.

Mehmet Tefik Bey'in (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları, Cilt:1, (Yay. haz. Rezan Hürmen), Arma Yayınları, İstanbul, 1993.

MENTEŞE, Halil, **Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları**, (Yay. haz. İsmail Arar), Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986.

NEBİOĞLU, Osman, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986.

NOVIÇEV, D., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, (çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara, 1979.

NUR, Rıza, **Hayat ve Hatıratım**, Cilt:1, (Yay. haz. Abdurrahman Dilipak), İşaret Yayınları, İstanbul, 1991.

NUSRET, Ahmet, **İmtiyazat-ı Ecnebiye Yahud Uhud-u Atika**, Dersaadet, 1325.

ORHONLU, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, (Derleyen: Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984.

ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Alkım Yayınları, 9. Baskı, İstanbul, 2006.

Osmanlı Döneminde Irak; Plan, Fotoğraf ve Belgelerle, Editör: Cevat Ekici, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, No:83, Plato Basımevi, İstanbul, 2006.

OWEN, Roger, **The Middle East in the World Economy, 1800-1914**, I. B. Tauris Publishers, London, 1993.

ÖNSOY, Rifat, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982.

ÖZÇELİK, Ayfer, **Kimliğini Arayan Meşrutiyet**, İlgı Yayınları, İstanbul, 2006.

PAKALIN, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946.

PAMUK, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. Basım, İstanbul, 2005.

PAMUK, Şevket, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000.

PETROSYAN, Yuriy Aşatoviç, **Sovyet Gözüyle Jön Türkler**, Bilgi yayınevi, Ankara, 1974.

RAMSAUR, Ernest E., **Jöntürkler: 1908 İhtilalinin Doğuşu**, Pınar Yayınları, İstanbul, 2004.

RATHMANN, Lothar, **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Yay. haz. Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1982.

REŞAT, Ali ve Macar İskender, **Kapitülasyonlar, Tarihi, Menşei, Usulleri**, Dersaadet Kanaat Matbaası, 1330.

ROHDE, Hans, **Asya İçin Mücadele, Şark Meselesi**, İstanbul Askeri Matbaa, 1932.

Said Paşa'nın Hatıratı, Cilt:2, Kısım:1, Dersaadet, Sabah Matbaası, 1328.

SEMİZ, Yaşar, **Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi, 1909-1926**, Saray Kitabevi, Konya, 1994.

SOY, Bayram, **Almanya'nın Osmanlı Devletleri Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004.

STORY, Sommerville, **The Memoirs of Ismail Kemal Bey**, London, 1920.

Sultan Abdülhamit, **Siyasi Hatıratım**, Dergah Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1975.

ŞAFAK, Nurdan, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV Yayınları, İstanbul, 2003.

TANÖR, Bülent, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri (1789-1980)**, YKY, 14. Baskı, İstanbul, 2006.

TIZLAK, Fahrettin, **Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997.

TOPRAK, Zafer, **Türkiye'de "Milli İktisat" (1908-1918)**, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.

TUNAYA, Tarık Zafer, **Türkiye'de Siyasal Partiler, Cilt:3**, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2000.

TURFAN, M. Naim, **Jön Türklerin Yükselişi**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2005.

TURFAN, Raif ve M.Ş. Yazman, **Tarihte Türk-Alman Dostluk İlişkileri**, yayım yeri yok, İstanbul, 1969.

Türk Parlamento Tarihi (I. ve II. Meşrutiyet), Cilt: 2, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1998.

Türk Parlamento Tarihi, (Meşrutiyete Geçiş Süreci: I. ve II. Meşrutiyet), Cilt:1, (Yay. haz. Türk Parlamento Tarihi Araştırma Grubu-Prof. Dr. İhsan Güneş), TBMM Basımevi Müdürlüğü, Ankara, 1997.

TÜRKGELDİ, Ali Fuat, **Görüp İştittiklerim**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1984.

ULUBELEN, Erol, **İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1982.

WAYLET, Bonyar ve Ernst Jackh, **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, (çev. Vedat Atila), Chiviyazıları Yayınları, İstanbul, 2004.

YALÇIN, Hüseyin Cahit, **Siyasal Anılar**, (Yay. haz. Rauf Mutluay), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1976.

YALÇIN, Hüseyin Cahit, **Siyasal Anılar; Hüseyin Cahit Yalçın Yaşamı-Sanati-Yapıtları**, Kolektif, Engin Yayıncılık, İstanbul, 1997.

YALÇIN, Hüseyin Cahit, **Tanıdıklarım**, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2002.

YALMAN, Ahmet Emin, **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim, Cilt:1 (1888-1918)**, Yenilik Basımevi, İstanbul, 1970.

YERASİMOS, Stefanos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye (Tanzimattan I. Dünya Savaşına)**, (çev. Babür Kuzucu), Gözlem Yayınları, İstanbul, 1975.

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

YÜCEBAŞ, Hilmi, **Büyük Mücahit Hüseyin Cahit**, Kültür Kitabevi, İstanbul, 1960.

ZOHRAB, Krikor, **Öyküler**, (Yay. haz. Hermon Araks), Aras Yayıncılık, İstanbul, 2001.

E- MAKALELER

AHMAD, Feroz ve Dankwart A. Rustow, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Meclisler: 1908-1918”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Sayı:4-5, İstanbul, 1976.

ALŞAN, Reşat, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C:6, S:17, Mart 1990, <http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=858>, (Son erişim, 26.4.2008).

ARAL, F. Hasan, “Mehmet Cavit Bey”, **Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce**, Cilt:7, Liberalizm, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.

AVAGYAN, Arsen, “İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Ermeni Siyasi Partileri Arasındaki İlişkiler”, (çev. Ludmilla Denisenko), **Ermeniler ve İttihat ve Terakki: İşbirliğinden Çatışmaya**, Aras Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2005.

BAHAR, Hasan, “Fırat Bölgesi Tarihçesi ve Nehir Ulaşımı”, **Tarih ve Toplum**, Cilt:27, Sayı:160, Nisan 1997, İletişim Yayınları.

BEŞİRLİ, Mehmet, “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları”, **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:16, Yıl: 2004/1, s.124, http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_16/09_besirli.pdf (Son erişim, 28.6.2008).

BİLSEL, Cemil, “Tanzimat’ın Harici Siyaseti”, **Tanzimat 2**, Anonim, Milli Eğitim Basımevi, 1999.

BOURA, Katerina, “II. Meşrutiyet Döneminde Mebus Seçimleri Rum Mebuslar (1908-1918)”, (çev. Yorgo Benlisoy), **Toplumsal Tarih**, Sayı:56, Ağustos 1998.

ÇELİK, Bilgin, “Adem-i Merkeziyetçi Bir Darbe Girişimi, 31 Mart İsyanında İsmail Kemal Bey’in Rolü”, **Toplumsal Tarih**, Sayı:124, Nisan 2004.

DEMİR, Tanju, “Osmanlı Posta ve Telgraf Nezareti”, <http://www.os-ar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501454> (Son erişim, 29.4.2008).

DOĞAN, Cahit, “Kapitülasyonların Siyasi ve İktisadi Sebepleri”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, Cilt:2, Yıl:2, Sayı:7, Ağustos 1980, s.127.

EFE, Ayla, “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”, http://www.ankara.edu.tr/kutuphane/otam/otam_2005_sayı18/05.pdf (Son erişim, 14.7.2008).

ERASLAN, Cezmi, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı:35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994.

GÜLSOY, Ufuk, “Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu”, **Osmanlı**, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999.

Hasan Fehmi Paşa, “*İmtiyazat-ı Ecnebiyenin Çare-i İlgası*”, **İlim-i Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası**, Helal Matbaası, Cilt:1, Sene:1, İstanbul, 1325.

HÜR, Ayşe, “Telefon”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt:7, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 1994.

İLKİN, Selim, “1922-1923 Yılları Türkiye’sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”, İlhan Tekeli-Selim İkin, **Cumhuriyetin Harcı**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

İLKİN, Selim, “Cavid Bey”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt:7 İstanbul, 2000.

İNALCIK, Halil, “İmtiyazat”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, Cilt:22, İstanbul, 2000.

KAÇAR, Mustafa, “Osmanlı Telgraf İşletmesi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995.

KARAKIŞLA, Yavuz Selim, “Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniyesi ve Osmanlı Kadın Telefon Memureleri I-II-III”, **Tarih ve Toplum**, Cilt:36, Sayı:212-213-214, 2001, İletişim Yayınları.

KARAMAN, Deniz, “Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası”, **Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce**, Cilt:7, Liberalizm, İletişim yayınları, İstanbul, 2005.

KENT, Marian, “Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu (1900-1923)”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu ve Büyük Güçler**, Editör: Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999.

KIRAN, Abdullah, “Fırat Üzerinden Hindistan’a Ulaşım”, **Tarih ve Toplum**, Cilt: 36, Sayı: 212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları.

KOÇAK, Cemil, “Meşrutiyet’te Heyet-i Ayan ve Heyet-i Mebusan”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:4, İletişim Yayınları.

KUVAŞ, Salih, “Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postaneleri II”, **Tarih ve Toplum**, Sayı:2, Ocak 1984.

Mehmet Arif, “İfade-i Mahsusa”, **İlim-i Hukuk ve Mukayese-i Kavanin Mecmuası**, Helal Matbaası, Cilt:1, Sene:2, İstanbul, 1326.

Mehmet Cavid, “Neşriyat ve Vekayi-i İktisadiye 2”, **Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, C:1, S:3, 1 Şubat 1324, Hilal Matbaası, İstanbul.

Mehmet Cavid, “Neşriyat ve Vekayi-i İktisadiye 4”, **Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, C:2, S:5, 1 Mayıs 1325.

MEHMETEFENDİOĞLU, Ahmet “Hüseyin Hilmi Paşa Hükümetinin İstifası ve Lynch Şirketi”, **Tarih ve Toplum**, Cilt:28, Sayı:164, Ağustos 1997, İletişim Yayınları.

MELEK, Kemal, “Türk-İngiliz İlişkileri (1890-1926) Ve Musul Petrolleri”, **Türk Dış Politikasında Sorunlar**, (Derleyen: Esat Çam), Der Yayınları, İstanbul, 1989.

ODABAŞI, Cumhur, “Trabzon İnan Transit Nakliyesi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995.

OKUR, Mehmet, “Osmanlı’nın Uygulayamadığı Bir Proje; Karakin Pastırmacıyan’ın Şarki Şimendifer Projesi”, **Toplumsal Tarih**, Sayı:179, Kasım 2008.

ÖKÇÜN, Gündüz, “Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, **AÜSBF Dergisi**, Cilt: 25, No:2, Haziran 1970.

ÖKÇÜN, Gündüz, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İmalat Sanayi Alanında Verilen Ruhsat ve İmtiyazların Ana Çizgileri”, **İktisat Tarihi Yazıları**, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Ankara, 1997.

ÖNAY, Aliye, “Türkiye’de Telefon Teşkilatının Kuruluşu”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995.

ÖZÜÇETİN, Yaşar ve Sıddık Yıldız, “14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: ‘İngiliz Gözüyle Osmanlı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan’”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Volume:1, Issue:2, Winter 2008, s. 381, http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi2/sayi2pdf/ozucetin_yasar_ve_yildiz_sadik.pdf (Son erişim, 24.7.2008).

ÖZYÜKSEL, Murat, “Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, **Osmanlı**, Cilt:3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999.

QUATAERT, Donald, “19. yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:6, İletişim Yayınları.

R. Salim, “Türkiye’de Ecnebi Şirketler”, **İstışare**, İstanbul, No:7, 23 Teşrinievvel 1324.

ŞAHİNKAYA, Serdar, “XIX. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Yapısı: Sanayileşme ve Bankacılık Özelinde Değınmeler”, **Mülkiye Dergisi**, C:23, S:218, http://www.mulkiyederigi.org/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=77&Itemid=2 (Son erişim, 9.6.2008).

TEKELİ, İlhan, “İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika”, **Toplum ve Bilim**, Sayı:28, Kış 1985.

TEKİLİ, İlhan ve Selim İlkin, “1908 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004.

TEZEL, Yahya Sezai, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı”, **AÜSBF Dergisi**, Cilt: 25, Sayı:4 Aralık 1970, Ankara.

THOBİE, Jacques, “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt:3, İletişim Yayınları.

TUĞLACI, Pars, “Türkiye’nin Aydın Kesimi Tarihinde Yaşanan Sürgün Olayları ve Çizilen Kaderler”, **Sürgün Edebiyatı, Edebiyat Sürgünleri**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996.

TUNAYA, Tarık Zafer, “Muhalefet Tarihinin Heyecanlı Siması”, **Dersim mebusu Lütfi Fikri Bey’in Günlüğü**, (Yay. haz. Yücel Demirel), Arma Yayınları, İstanbul, 1991.

TUTEL, Eser, “Midhat Paşa Vapurculuk Şirketi Kuruyor!”, **Tarih ve Toplum**, Cilt: 36, Sayı: 212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları.

YAVUZ, Bige Sükan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu Dergisi**, C:6, S:24, Kasım 1999-2003, Ankara Üniversitesi Basımevi.

YAZICI, Nesimi, “Posta Nezareti’nin Kuruluşu”, **Çağını Yakalayan Osmanlı**, (Yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995.

YÜCETÜRK, Elif, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Haberleşme: Mültezimlerden Konsorsiyumlara”, **İÜSBF. Dergisi**, No: 23-24, (Ekim 2000-Mart 2001), <http://www.istanbul.edu.tr/siyasal/dergi/sayi23-24/23.htm> (Son erişim, 29.4.2008).

F- TEZLER

ALGÜL, Süreyya, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Anadolu’da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1998.

ARTUÇ, Nevzat, **Ahmed Cemal Paşa (1872-1922) Askeri Ve Siyasi Hayatı**, (Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üni. SBE, Isparta, 2005.

ASLIM, Fatma, **Cavit Bey Hayatı ve Felaket Günleri**, Selçuk Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya, 1996.

AYDIN, Kıyasettin, **Osmanlı Liberal Düşüncesinde Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası (1908-1911)’nın Yeri**, Hacettepe Üni., (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1996.

AYKAÇ, Erkan, **II. Meşrutiyetin İlk Ayında Hüseyin Cahit Yalçın’ın Tanin’deki Yazılarının Muhteva Analizi**, Ondokuz Mayıs Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun, 2000.

AYKAR, Hakan, **Bismarck ve II. Wilhelm’in Osmanlı Üzerine Düşünceleri**, Muğla Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Muğla, 2003.

AZMAN, Ayşe, **Türk Basınında Siyasi Bir Gazeteci Hüseyin Cahit Yalçın**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1994.

BALÇIK, Mustafa, **İttihat ve Terakki Dönemi İktisadi Hayat ve Maliye Nazırı M. Cavit Bey**, Hacettepe Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1998.

CURA, Turgut, **Jacques Thobie’ye Göre Osmanlı İmparatorluğu Ekonomisinde Fransız Nüfuzu ve Çıkarları (1895-1914)**, Kırıkkale Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale, 2007.

DEMİR, Tanju, **Türkiye’de Posta, Telgraf ve Telefon Örgütünün Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Doktora Tezi), İzmir, 2001. (Adı geçen tez 2005 yılında PTT Genel Müdürlüğü tarafından kitap olarak basıldı.)

DEMİR, Zekeriya, **İttihat ve Terakki Dönemi İktisat Politikası Tartışmaları**, Marmara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003.

EFE, Ayla, **Eskişehir Demiryolu**, Anadolu Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir, 1998.

GAZEL, Ahmet Ali, **Hüseyin Cahit (Yalçın) Bey'in Siyasi Hayatı (1908-1913)**, Atatürk Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1998.

GÖÇER, Kenan, **Son Dönem Osmanlı İktisat Düşüncesinde Birey (Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası İle İktisat Mecmuası Dergisi Örnekleri)**, Marmara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2002.

GÖRGÜLÜ, Sabahattin, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Sürgün Hayatı ve Sürgün Edebiyatına Olan Tesirleri**, Dumlupınar Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya, 2003.

KARAER, Medyan, **II. Meşrutiyet Döneminde Ermeni Milletvekilleri**, Dokuz Eylül Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2007.

KİRAZ, Zeynep, **Hüseyin Cahit Yalçın'ın Makaleleri**, Dumlupınar Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya, 2003.

KONAN, Belkıs, **Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu**, Ankara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2006.

MEHMETEFENDİOĞLU, Ahmet, **İkinci Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Hükümetleri ve İttihat ve Terakki**, Dokuz Eylül Üni. AİİTE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996.

ÖZTEL, Muharrem, **Mehmet Cavit Bey'in İktisadi Fikirleri**, Marmara Üni. OİÜE İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2000.

SANCAKTAR, Fatih Mehmet, **II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türk Aydınında Milli Egemenlik Düşüncesinin Gelişimi (1908-1924): Hüseyin Cahit (Yalçın) Örneği**, İstanbul Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2005.

TUNCER, Polat, **Türk Siyasi Hayatında İttihatçı Cavit Bey (1907-1926)**, Cumhuriyet Üni. SBE, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sivas, 2000.

YÜKSEL, Nahit, **Fikir Hareketleri Dergisi**, Ankara Üni. SBE, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2004.

G- ANSİKLOPEDİLER VE SÖZLÜKLER

Ansiklopediler

Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi

GÖVSA, İbrahim Alaattin, **Meşhur Adamlar: Hayatları-Eserleri**

Osmanlı

PAKALIN, Mehmet Zeki, **Sicil-i Osmani Zeyli, Son Devir Osmanlı Meşhurları**

Ansiklopedisi

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi

Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi

Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi

Sözlükler

DEVELLİOĞLU, Ferit, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat**, Aydın Kitabevi, 19. Baskı, Ankara, 2002.

SAMİ, Şemseddin, **Kamus-ı Türki**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998.

The Oxford Universal Dictionary Illustrated, 1965.

H- ERİŞİM ADRESLERİ

http://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd_Carpenter_Griscom. (Son erişim, 1.3.2008).

<http://humphrysfamilytree.com/Maltass/james.whittall.html> (Son erişim, 8.7.2008).

http://sbe.erciyes.edu.tr/dergi/sayi_16/09_besirli.pdf (Son erişim, 28.6.2008).

http://www.ankara.edu.tr/kutuphane/otam/otam_2005_sayi18/05.pdf (Son erişim, 14.7.2008).

http://www.ardahan.org.tr/haber_oku.php?HaberNo=101 (Son erişim, 5.4.2008).

<http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=858>, (Son erişim, 26.4.2008).

<http://www.istanbul.edu.tr/siyasal/dergi/sayi23-24/23.htm> (Son erişim, 29.4.2008).

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1067.html>. (Son erişim, 10.6.2008).

http://www.mulkiyederigi.org/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=77&Itemid=2 (Son erişim, 9.6.2008).

<http://www.os-ar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501454>
(Son erişim, 29.4.2008).

http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt1/sayi2/sayi2pdf/ozucetin_yasar_ve_yildiz_sadik.pdf (Son erişim, 24.7.2008).

<http://www.tcberlinbe.de/tr/turkalman/tarihce/tarihce.htm> (Son erişim, 9.4.2008).

<http://www.tcdd.gov.tr/haberler/osmdem.pdf> (Son erişim, 14.6.2008).

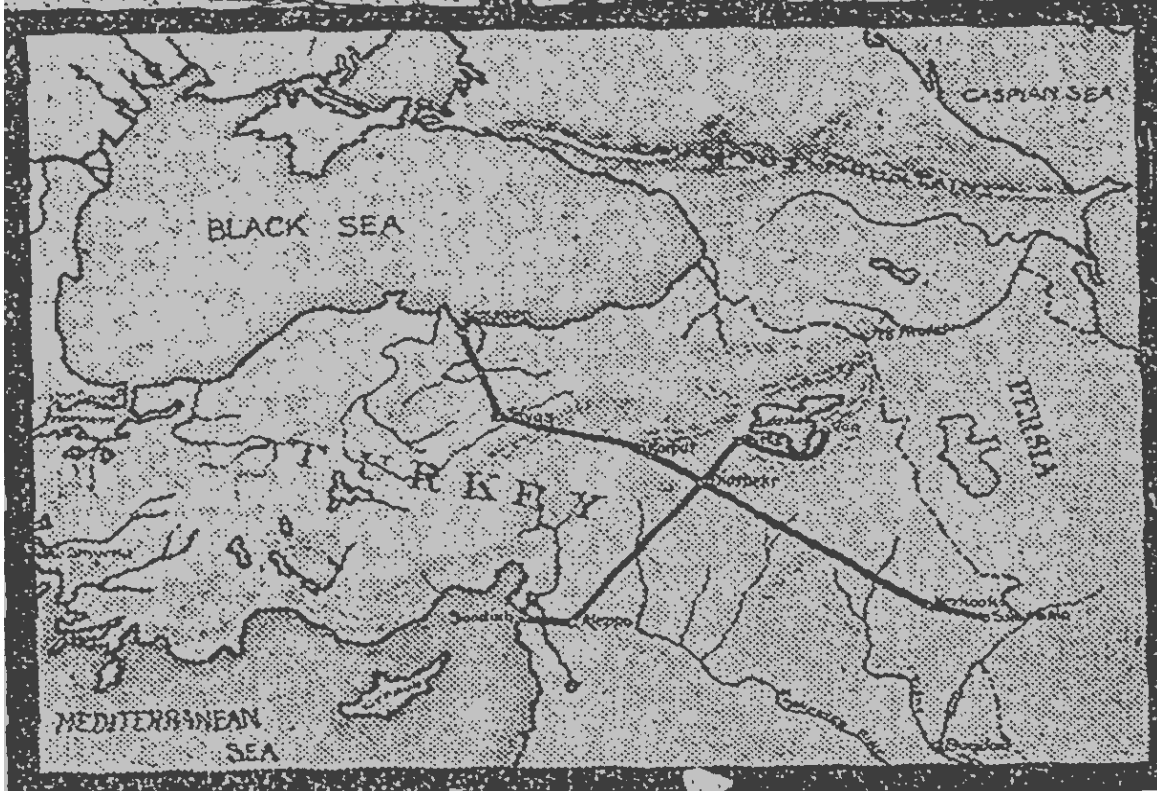
EKLER

Ek 1: Musul ve Bağdat Havalisinde Dicle-Fırat Nehirleri Havzasında Yapılan Petrol Araştırmalarının Yerlerini Gösterir Harita



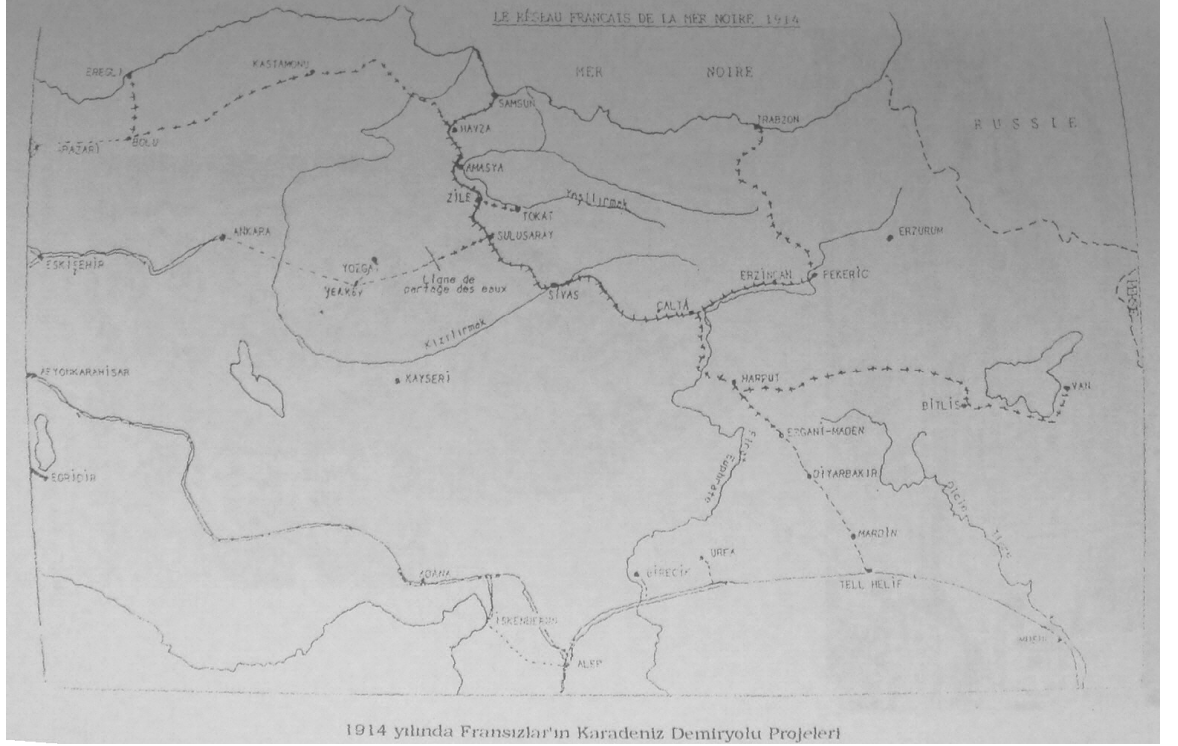
Kaynak: **BOA, HH.THR**, 239/60, 26.2.1899. Harita ve haritadaki numaralı yerlerin Türkçesi için bkz., **Osmanlı Döneminde Irak; Plan, Fotoğraf ve Belgelerle**, Editör: Cevat Ekici, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, No:83, Plato Basımevi, İstanbul, 2006, s.214-215.

Ek 2: Chester Projesi'nde Ek Hatlarla Birlikte Yapılması Düşünülen Demiryolu
(Değişiklikten Önce)



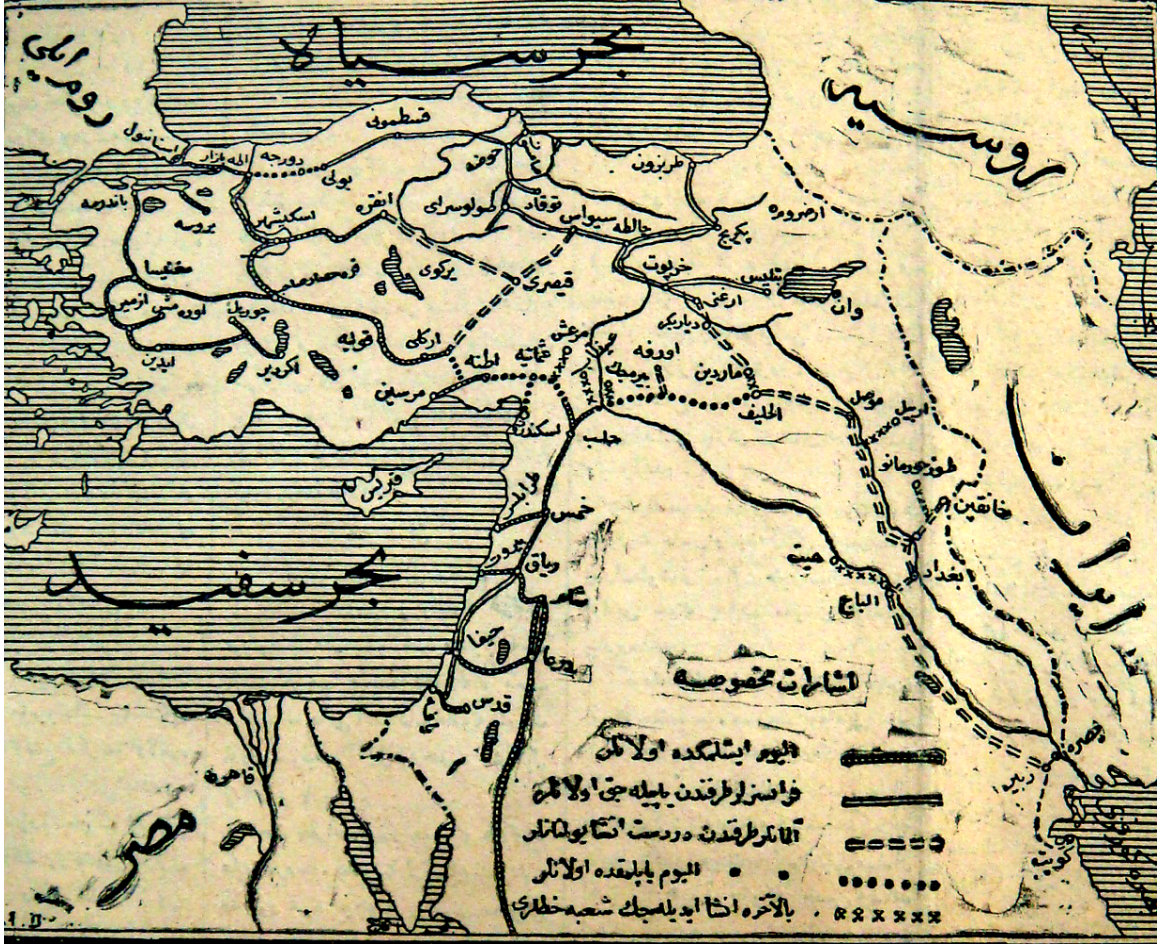
Kaynak: **The New York Times**, 14 Ağustos 1910.

Ek 3: 1914 Yılında Fransızların Karadeniz Demiryolu Projesi



Kaynak: Cumhuriyet Odabaşı, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, Yayına Haz.: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul, 1995, s.477.

Ek 4: 1913 Yılındaki Demiryollarının Durumu



Kaynak: Tanin, 29 Teşrinisani 1913.

“İşarat-ı Mahsusa

..... Elyevm işlemede olanlar

— Fransızlar tarafından yapılacak olanlar

----- Almanlar tarafından derderst inşa bulunanlar

••••• Almanlar tarafından eylevm yapılmakta olanlar

xxxx Bilahare inşa edilecek şube hatları”