

# İNGİLİZ J.R. PILLING'İN OSMANLI DEMİRYOLU İMTİYAZINI ELEGEÇİRME MÜCADELESİ

## The Sstruggle of Mr. Pilling to Take over theRights and Capitulations on the Ottoman Railway Project

*Durdu Mehmet BURAK\**

### ÖZET

İngiliz vatandaşı olan Pilling, Osmanlı Demiryolu projesinin inşaatını alan şirketin sahibi ve genel müdürüdür.

Osmanlı idarecilerinin siyasî, askerî, ekonomik ve diğer nedenlerden dolayı gördüğü lüzum üzerine, J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu inşaatı projesi hak ve imtiyazlarının karşılığı olarak 150.000 İngiliz Sterlini ödenerek sözleşmesi feshedilir ve projenin bütün hak ve imtiyazları yeni bir Alman müteahhit firmaya devredilir.

J.R.Pilling, demiryolu projesi ile ilgili olarak Osmanlı idarecilerinin tutumunu, projenin İngiltere için siyasî, ekonomik, askerî önemini, dünya çapındaki etkilerini ve İngiltere'nin istikbalini belirleyecek olan temel faktörleri kapsayan detaylı bir çalışmasını rapor haline getirerek İngiliz Dışişleri Bakanı Arthur James Balfour'a göndermiştir. Araştırmamızda amacımız, bu raporun uluslararası siyasette ender görülen önemli bir belge olduğunu ortaya koymak olmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, İngiltere, Kapitülasyon

### ABSTRACT

Mr. Pilling a British citizen is the owner and the director general of his company has some capitulations and rights on the Ottoman Railway Project. Due to the political, financial and some other reasons Ottoman authorities are paying the sum of 150.000 Sterling to Mr. Piling's company and canceling the company's contractual rights and demands on the Ottoman Railway Project and giving it to a new contractor of German company.

Mr. Pilling is preparing a detailed report regarding with the cancellation of the Ottoman Railway Project and rendering it to Mr. Arthur James Balfour, British Minister of the Foreign Affairs. Mr. Pilling explaining the outcome and the benefits of the Great Britain by building the Ottoman Railway Project in the Ottoman

---

\* Yrd. Doç. Dr. Gazi Üniversitesi, Kırşehir Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilgiler Öğretmenliği  
Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

territories. In this study we tried to find out the importance of this report which is a rarely available document at the international policy.

**Key Words:** Railway, British, Capitulations.

## GİRİŞ

Ulaşım, bir ülkenin siyasî, sosyal, kültürel ve iktisadî hayatını etkileyen önemli bir unsurdur. İktisadî kaynakların işletilmesi, tarım, ticaret ve sanayiinin gelişmesi düzenli bir ulaşım ağıyla mümkündür. Ayrıca sosyal ve kültürel bütünlüğün, daha genel bir ifadeyle millî bütünlüğün kurulması bakımından da ulaşımın rolü büyüktür. Genel olarak, yollar bir taraftan doğa şartlarına bağlı olmakla birlikte, diğer taraftan milletlerin erişmiş oldukları iktisadî, sosyal ve kültürel seviyenin göstergesi durumundadır.

XIX. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin çevresinde sürdürülen oyunların, toprakları üzerinde yapılan pazarlıkların arttığı bir dönemdir. Osmanlı Devleti'nin coğrafi durumu ve ekonomik zenginliği, emperyalistlerin bu bölgeye hücum etmeleri ve dolayısıyla, Osmanlıyı parçalamaya yönelik politikalar gütmesi sonucunda XIX. yüzyılın en önemli sorunlarından olan "Doğu sorunu" ortaya çıkmıştır<sup>1</sup>. Doğu sorunun temelinde Avrupa-Türk ilişkileri dikkati çekmektedir. Uluslararası bir politika oyunu olan bu sorunun gerçek hedefini, Osmanlı Devleti'nin hızla dağılması ve bu dağılma sonucunda devletten kopan parçaların hangi Avrupa Devleti tarafından yutulacağı sorunu oluştuyordu<sup>2</sup>.

Osmanlı Devleti XIX. ve XX. yüzyıllarda siyasî bakımdan olduğu gibi ekonomik bakımdan da geri kalmış bir ülke durumundaydı. Temel sanayi kurulamamış, mevcut yeraltı ve yerüstü doğal zenginlikler değerlendirilememişti ve tarım ülkesi olmasına rağmen, İstanbul gibi büyük şehirlerin çoğu ithal buğdayla hayatını idame ettirmeye çalışıyordu<sup>3</sup>.

---

1 Davison, Roderic. (1990), *Essays in Ottoman and Turkish History, 1774-1923*, University of Texas Press, U.S.A., s. 218; Sarıca, Murat. (1983), *Siyasal Tarih*, İstanbul, s.115.

2 Kodaman, Bayram. (1983), *Sultan II. Abdulhamit'in Doğu Anadolu Politikası*, İstanbul, s. 162-163.

3 Ortaylı, İlber. (1983), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, s. 55.

4 Kütükoğlu, Mübahat. (1974) *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri (1580-1838)*, Ankara, s. 92.

İngilizlerle yapılan 1838 Ticaret Anlaşması ile dışa karşı korunma tedbirleri alınmadan, yerli tüccar ve sanayici meslektaşlarıyla rekabet edemezken, ülke Avrupa'nın açık pazarı ve sömürgesi haline gelmişti<sup>4</sup>.

Nitekim Fransa ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin ekonomik karar merkezlerini tamamen egemenliği altına alarak 1880'lerde Osmanlı Devleti'ni yarı sömürge haline dönüştürmeyi sağlamışlardı. Bu ortamda yabancı sermayenin girişi hızlandı. Osmanlı Devleti'ndeki dolaysız yabancı yatırımlar 1860'lardan 1880'lerin sonuna kadar sabit kalırken, 1890–1914 döneminde üç kat artmıştır<sup>5</sup>. İngiltere ve Fransa'nın 1880'lere kadar Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve siyasal hayatında ve özellikle İngiltere'nin demiryolu yatırımlarında çok büyük ağırlığı ve etkisi vardır.

Anadolu Demiryolları imtiyazının 1888 Ekim'inde Almanlara verilmesi, deniz ulaşımı için Deutsche Lavente Linie'nin kurulması ve nihayet 1903'te Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi Osmanlı-Alman ilişkilerini geliştiren faktörler oldu<sup>6</sup>.

### **Osmanlı Dönemi Demiryolları**

Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına sebep olan demiryolları XIX. yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olma özelliğini kazanmaya başlamıştı. Dönemin en hızlı ve en güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları, Osmanlı yöneticileri tarafından da yol sorununu çözecek bir çare olarak görülmüştü. Çünkü demiryolları Osmanlı Devleti için hem ekonomik hem askerî, hem de siyasal yönden büyük önem taşımaktaydı.

Ekonomik faktörleri göz önüne almış olmakla birlikte Osmanlı ulaşım politikasının daha çok yönetim, askerî ve stratejik ağırlıklı olduğu söylenebilir. Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı olarak demiryolu inşa etmek kârlı bir yatırım olmanın çok ötesinde bir anlam taşımaktaydı. Yapımı gerçekleştiren demiryolu şirketleri, hatta şirketlerden daha fazla Avrupa Devletleri, demiryolu imtiyazı elde etmek için siyasî, ekonomik ve malî baskıya başvuruyorlardı. Avrupa ülkelerinin amacı Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına girilerek nüfuz bölgelerini oluşturmaktı.

Demiryolu yapımlarının bir imtiyaz olarak verilmesi Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının en önemli özelliğidir. Kilometre

---

<sup>5</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 92.

<sup>6</sup> Önsoy, Rıfat. (1979), *Osmanlı-Alman Ticarî Münasebetleri*, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, s. 23.

garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri durumunda aradaki farkı devlet ödüyordu<sup>7</sup>. Osmanlı Devleti doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu ve vergiler yetmediği zaman, malî bakımdan çok zor durumda olan devlet farkı ödemek için başka devletlere borçlanıyordu.

Araştırmamızda bu kadar kârlı ve garantili bir demiryolu inşasının Avrupalı devletlere ve özellikle İngilizlere sağladığı, ekonomik, siyasî, askerî, malî, idarî ayrıcalıklar ve avantajları ile birlikte Avrupalı devletlerarasında Osmanlı'dan pay kapma yarışına dönüşmüş olduğunu ortaya çıkarmaktır. Bir zamanlar Osmanlı demiryolu imtiyazına sahip olan ve kendi şirketinin müdürü olan İngiliz John Robert Pilling, Osmanlı Devleti'ni ve idarecilerini İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği teferruatlı mektubuyla adeta tehdit etmekte ve bu mektup İngiliz Hükümeti'nin, Osmanlı Devleti üzerindeki siyasî, askerî, ekonomik hedeflerini ve gerçek niyetlerini ortaya koymasından da, şu ana kadar yapılan araştırmalar arasında eşine ender rastlanan yazılı vesikalardan birisini teşkil etmektedir. Bu itibarla, araştırmamızda elde edilen vesikaların özüne dokunmadan incelemeye, irdelemeye ve değerlendirmeye çalıştık.

John Robert Pilling, 29 Aralık 1916'da The Langham Hotel, Portland Place, Londra'dan Dışişleri Yabancılar Dairesi A. J. Balfour'a hitaben yazdığı çok özel olan mektubu gerçekten tarihi perspektiften bakıldığında ibret dolu bir belgedir.

Pilling mektubun ilk paragrafında, Osmanlı Sultanı tarafından kendisine verilmiş olan demiryolu ve ayrıcalık hakları ile ilgili olarak Türk hükümetine karşı olan iddialarını ve davası ile ilgili beyanını Balfour'un dikkatine sunmaktan onur duyduğunu, ayrıcalık hakları İran Körfezi, Suriye, Bağdat ve Kuveyt dâhil olacak şekilde Arap Yarımadası'ndaki İngiliz emperyalist çıkarlarını büyük ölçüde maddi bakımdan etkilediğini itiraf etmektedir.

Yoğun bir ticarî ve siyasî hayatın ortasında, Mısır ve Türkiye'yi ziyaret ederek, Bay Rhodes'in Kap-Kahire Demiryolu projesini (1) Suriye ve Anadolu üzerinden Avrupa Demiryolu Ağı ile (2) Şam ve Bağdat yoluyla Arabistan üzerinden İran Körfezi'ndeki Kuveyt'e ve oradan da İran'a, Hindistan'a ve Sarı Deniz kıyılarına kadar doğuya uzanan Asya Demiryolu

---

<sup>7</sup> Onur, Ahmet. (1953) *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, s. 23-26.

şebekesi ile birleştirme: Kısaca eski yarıkürede bulunan ve gelecekte yapılacak olan tüm demiryolu sistemlerini mevcut tek güzergah olan dar Süveyş kıstağı üzerinden bağlama konusundaki uzun vadeli yegâne projesini mümkün olduğu ölçüde yerinde etüt etmek amacıyla ilk kez 1883 yılında İngiltere'den ayrıldığını belirtmektedir.

Ayrıca ülkenin yerel coğrafi özelliklerini de göz önünde bulunduran dikkatli değerlendirmelerden sonra, Kahire'den Şam'a uzanacak ana hattın stratejik, ticarî ve emperyalist çıkarlar bakımından önemine ikna olduğunu, Şam'da hattın iki kola ayrılacağını, ana hattın Halep ve Konya üzerinden İstanbul'a (Haydarpaşa) giderken diğer bir hattın doğuya Bağdat'a ve İran Körfezi'ndeki Kuveyt'e uzanacağını açıklamaktadır.

Bu ziyareti sırasında, general von Molke tarafından 1835 yılı öncesi ve sonrasında bölgeyi ziyaret eden profesörler ve diğer uzmanların savundukları şekilde Almanya'nın Türkiye'ye siyasî ve ticarî olarak yayılma politikasına rağmen, Almanlar Bağdat demiryolu ile ilgili herhangi bir girişim yapmamış, ancak Türkiye'de söz sahibi olma imkânına çok kısa zamanda kavuşmuşlardır. Türk hükümeti o zamanlar inşa halinde olan Haydarpaşa-İzmit demiryolunun İngiliz müteahhidi arasında farklılıklar "yaratılması" ve İngiltere Dışişleri Bakanlığı tarafından yeterince desteklenmemesi nedeniyle, demiryolu hattının Türk Hükümetinin mülkiyetine geçtiğini ve Türkler tarafından Anadolu'nun ortasındaki Ankara'ya uzatılması ile birlikte, 1887 yılında Deutsche Bank'a imtiyaz verildiğini ve daha sonra sırasıyla 1893, 1898, 1902, 1908 ve 1910 yıllarındaki kısmî uzatmalarla Bağdat'a kadar ulaştığını belirtmektedir.

Mısır ve Türkiye'nin Asya yakasına olan seyahatinin sonunda 1884 İlbaharında Sutherland Dükü ile birlikte İstanbul'a vardığını ve İngilizlerin Türk demiryolu imtiyazını elde etmesine karşı kuvvetli "Mısır etkileri" gördüğünü ve bu etkinin Sutherland Dükü'nün Süveyş Kanalı'na destek olarak Akdeniz'de Hayfa'dan, Ürdün vadisi üzerinden Kızıl Deniz'deki Akabe'ye kadar bir Kanal inşa etme projesi için de geçerli olduğunu tespit eder.

Bu Kanal projesi, John Robert Pilling'in burada bahsettiği imtiyaz haklarının bir parçasını oluşturduğunu, tamamen uygulanabilir olduğunu, Ürdün'deki ırmağı besleyen kaynaklarla ve Akabe'deki deniz arasındaki büyük alçaklığın da, 11 yıl gibi kısa bir sürede inşaata izin verebileceğini ve su yüzeyinin genişliği en büyük boyuttaki savaş gemileri dâhil olacak şekilde çok büyük ölçekteki gemilerin inşasına, Akdeniz'deki Hayfa ve Kızıl Deniz'deki Akabe'de denizaltı istasyonlarına yeterli şekilde imkân sağlayacağını belirtir.

Almanya-Türkiye ittifakı, böyle bir kanal projesinin İngiliz İmparatorluğu için her zaman potansiyel bir tehdit oluşturacağını, Kanalın inşa edilmesi ile Hayfa'nın, doğunun Metropolü ya da "New York"u olacağını; bu bakımdan Arap, Türk Dili ve Edebiyatı konusunda tam olarak bilgi sahibi olması gerektiğini Türk bakanlarıyla, valileriyle yakın dostluklar kurmasının da elzem olduğunu belirtmektedir. Netice itibariyle 1890 yılında Osmanlı Sultanı tarafından Şam ve Bağdat'ın güneyindeki Suriye ve Arabistan'dan Mısır ve Hint Okyanusu'na ve İran Körfezi'nden Kuveyt'e kadar olan tüm nakil hatları (demiryolları, tramvay yolları, suyolları vs.) kapsayacak şekilde, Akra-Hayfa'dan Şam'a kadar olan demiryolu inşası imtiyazları verilen tek İngiliz vatandaşı olduğunu ve imtiyazı koşullarına uygun olarak, 1891 yılı Kasım ayında, kuruluşundan beri başkanı olduğu "Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketine" devrettiğini, şirketin tüm hisselerinin kendisinin kontrolü ve mülkiyeti altında olduğunu, demiryolunun yaklaşık üçte birini inşa ettikten sonra, müteahhit şirketin yetkisi ve bilgisi olmadan şirket adına bir anlaşma yaptığını, bu anlaşmaya göre imtiyazı 155.000 Sterlin karşılığında Türk Hükümeti'ne sattığını ve imtiyazı bıraktığını, bu anlaşmanın imzalandığının ertesi günü Türk gazetelerinin bu imtiyazı böylesine komik bir meblağ karşılığında elde eden Sultana övgüler yağdıran makaleler yazdıklarını, Sultanın ayrıca bu konuda müteahhit adına hareket eden İngiliz'e bir nişan hediye ettiğini, Londra'daki Yüksek Adalet Mahkemesi 15 Aralık 1902'de yapılan duruşmada, bu anlaşmayı tehdit ve manevî baskı altında kabul ettiğini, Avukat Cozens-Hardy tarafından Hâkim Bryne'e söylenene göre mahkeme söz konusu tarihte anlaşmayı onaylamazsa, Dışişleri Bakanlığı bu davadan geri çekileceğini, bu konu ile ilgili başka bir yardım yapmayacağını, bu tehdidin sonucunda da son çare olarak duruşmanın bir ay ertelenmesi için başvuru yaptığını, bu süre zarfında İstanbul'daki Türk hükümetine başvurup hâkime vaat ettiği şekilde 155.000 Sterlin yerine 500.000 Sterlinden az olmayan bir meblağ temin edebileceğini ve hâkimin Türkiye'deki işler konusundaki geniş bilgisi ve yakın bağlantılarının sayesinde bunu gerçekleştirmenin mümkün olabileceğini fakat Dışişleri Bakanlığı'ndan gelen mesajdan dolayı 155.000 Sterlin'in kaybedilmesi riskini göze alamayacağını belirterek, anlaşmayı onayladığını, anlaşmanın şirket mukavelesine göre ayrıca genel kurul tarafından da onaylanması gerektiğini, ancak bu tür bir genel kurul toplantısı yapılmadığını ve bu onayın alınmadığını ve İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nun baskısı altında Türk Bayındırlık Bakanı'na İstanbul'daki İngiliz Genel Konsolosu'nun mühür ve imzasını taşıyan kararın tevdi edildiğini ve kararın şirket genel kurulundaki kişiler tarafından kabul edildiğini belirtmektedir. Ancak bu kişilerin hiçbirisi şirketin hissedarı olmadığını ve hiçbir zaman da olamayacağını, Türk hükümetinin 155.000

Sterlini müteahhide ödemeye ikna edildiğini ve bu ödeme karşılığında da Şirketin Demiryolu imtiyazının zorla ellerinden geri alındığını beyan etmekte ve bu yasa dışı işlemin sonucu olarak da, İstanbul'daki karma mahkemede bir dava açıldığını, mahkemede müteahhidin davranışı ve şirketin adına hareket etme ve anlaşmayı imzalama yetkisi olduğu iddiasının kanıtlarını kendisinin talebi üzerine tekrarlanan ertelemelere rağmen mahkemeye getirmemesinin şiddetle eleştirildiğini, müteahhit ve İngiliz elçiliğinin avukatı olan Bay Edwin Pears'ın (şimdi Sir) derhal mahkemeyi terk etmesinin talep edildiğini ve kendisinin de davadan ihraç edildiği kaydedilmektedir. Bunu takiben, mahkeme iddialarını destekleyen ve müteahhidin söz konusu satış anlaşması ile ilgili olarak şirket adına imza atmaya hiçbir zaman yetkisi olmadığını kabul eden kararı onaylamıştır. İngiltere'deki İngiliz Yüksek Mahkemesi ve İngiliz elçiliği tarafından uzatılan davada Türk demiryolu imtiyazı ile ilgili kendi hakları için savaşıyor bir İngiliz'in hikâyesini ve Türk Mahkemesi'nin kararını dinlemek isteyen üst düzeyde yetkililer genel olarak kamuoyu tarafından etkilenmiştir. Söz konusu haklar ayrıca İran Körfezi'nin çok önemli sularındaki Hindistan ve İngiliz İmparatorluğu'nun çıkarlarını da doğrudan ilgilendirmektedir. Kamil Paşa dahi, mahkeme kararı ile ilgili olarak kendisine hiddetle şu açıklamada bulunulduğunu ifade etmektedir: “Eğer dominyonlarını geliştirme çabalarıyla Türkiye'ye yardımcı olmaya çalışan bir İngiliz olarak siz bile İngiliz hükümetinin bu haksız davranışına maruz kalıyorsanız, biz İngiltere'den nasıl bir davranış bekleyebiliriz?” (EK-4/6) John Robert Pilling, 15 Aralık 1902 tarihli İngiliz Yüksek Adalet Mahkemesi kararı ile ilgili ümitsizliğini, yine bu tarihte Türk hükümetinin, Bağdat ve İran Körfezi'ne uzanan bölgeye ilişkin imtiyaz haklarını Alman Bağdat Demiryolu şirketine devrettiğini öğrenince daha da endişelendiğini kaydetmektedir. İngiliz Dışişleri Bakanlığı ise, Türk hükümetinin Almanya'ya yardım etmesinin sonucu olarak Almanya'nın bu ayrıcalıklı hakları elde ettiğini ve bunun da şu anki savaş üzerine doğrudan etkisi bulunduğunu belirtmektedir.

1906 yılı Mayıs ayında İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nda Sir Edward Grey İstanbul'daki İngiliz hâkime çok uzun bir telgraf gönderildiğini ve kendisine Pilling'in şirketin başkanı olarak hareket etmesini engelleyen bir mahkeme emri çıkarması talimatı verildiğini, bu telgrafın Londra'daki Yüksek Adalet Mahkemesi'nde alınan karara uygun olarak gönderildiğini ve Pilling'i o gün için İstanbul'da toplantıya çağrılan hissedarlar toplantısını iptal etme ve yokluğunda verilmiş olan bu karara itiraz etmek için Londra'ya gitmek zorunda kaldığını ve davanın duruşma zamanı geldiğinde Bay Pears'in mahkeme emrinin kanıtını sunmak için özel olarak

İstanbul'dan getirildiğini ancak sunduğu kanıtın aksini iddia eden Pilling'e, hakim Swinden Eady kararı Pilling'in lehine verildiği belirtilmektedir.

Pilling, 15 Aralık 1902 tarihli kararın neden olduğu aksamaya rağmen hâlâ savunma ve tehdit altında olan haklarını geri alma konusunda ısrarlı olduğunu, İstanbul'a döndükten bir süre sonra şirketlerini tasfiye ettiğini, daha sonra Türk avukatı Dr. Rosenthal, şirketin demiryolu imtiyazının iade edilmesi ya da zarar ve ziyanın tazmin edilmesi için Türk hükümetine karşı son bir dava açmak için gerekli belgeleri hazırladığını, burada Dr. Rosenthal Türk hükümetinin demiryolu ve imtiyazı iade etmek zorunda olmayacağını ve zarar ziyanı tazmin etme yolunu seçen J. R. Pilling'in ayrıcalık haklarına yasal olarak tekrar sahibi olabileceğini ve bunları Almanlara devredebileceğini aktarmaktadır. Pilling, bu olasılığın ortaya çıkmasına engel olmak amacıyla davaya devam etmemeye karar vermiş ve bu karardan dolayı daha sonra diğer meselelerin ortaya çıktığını anlatmaktadır. Buna örnek olarak da 1911 yılında Almanya, Fas'taki Aghadir limanını ele geçirip gerçek amacının Fas'ta Fransa ve İngiltere'ye karşı yoğun talepler yaratarak Bağdat demiryolu, Kuveyt ve İran Körfezi'ndeki Kuveyt'e olan uzantısı ile Türkiye'deki amaçları için pazarlık avantajını artırmak olduğunu göstermektedir. Ayrıca, o, Almanya'nın gerçekten de Aghadir'den çekilmiş olduğunu, bunu takiben üç yıl kadar sürecek görüşmelerin başladığını ve bu görüşmeler diğer düzenlemelerin yanında Almanya'ya Bağdat demiryolunu Basra'ya kadar uzatma yetkisi ve orada da uygun bir liman inşa etme, Şatt-ül-Arap ve İran Körfezi'ne geçme hakkının, bir anlaşma ile verildiğini, İstanbul'da iken bu görüşmelerde neler olduğunu öğrenmediğini, bu konu ile ilgili olarak Türk avukatının Dr. Rosenthal'ın ortağı olan Dr. Wolff ile görüşmek üzere Berlin'e gittiğini ancak henüz bunların onaylanmadığını belirtmektedir. Başlatılan bu yeni düzenlemelerin Pilling'e, Bağdat'tan İran Körfezi'ne kadar olan ayrıcalık haklarını kapsamadığı gerekçesiyle ve Dr. Wolff Pilling'in talimatı üzerine 12 Aralık 1913 tarihinde Berlin'deki Türk, İngiliz, Fransız elçilerine ve Alman hükümetine, Pilling'in demiryolu ve ayrıcalık haklarına yönelik saldırı ile ilgili yazılı bir protestosu olduğunu söylemektedir.

Pilling 1914 Temmuzunda Ashurst, Morris, Crisp & Co aracılığı ile, Türkiye için 25.000.000 Sterlin'in bir borç olarak verilmesi ve diğer konuları düzenlemek amacıyla Londra'ya dönerken, Dr. Wolff'un yukarıda belirtilen protesto ile ilgili olarak ne cevap aldığını öğrenmek amacıyla, Berlin'e uğradığını, başlatılan anlaşmalarla ilgili olarak herhangi bir gelişmenin olmadığını öğrenir. Maalesef beklenmedik bir şekilde savaş çıktığını ve Alman hükümetinin kendisine derhal ülkeyi terk etmesini, bunun sonucu olarak da iki yılı tutsaklık altında geçirme şanssızlığına



uğradığını ve bu süre boyunca söz konusu ayrıcalık hakları ile ilgili savunmasına devam edemediğini anlatmaktadır.

Pilling, Almanya'nın savaşa girmesinin asıl nedenini şöyle açıklamaktadır: “Şunu açıkça söyleyebiliriz ki, anlaşmaların olurlarına bırakılması Almanya'nın bu savaşa girmesinin temel nedeniydi. Berlin'den İstanbul'a olan ana demiryolu ve suyunu, buradan Bağdat ve Kuveyt'e olan demiryolu hattını ve İran Körfezi üzerindeki deniz geçişini kontrol altına alma amaçları ile ilgili olarak, diplomasi yoluyla elde edemediğini kılıç zoruyla almak istemekteydi” (EK-6/8).1892 yılının ilk aylarında İngiliz imtiyazını içeren vesikaların suretlerinin İngiliz Dışişleri Bakanlığına, Kraliçeye, Galler Prensine, Devonshire Dükü'ne, Chamberlain'e, Lord Lansdowne, Bay Gladstone'ye ve diğer ilgililere arz edildiğini belirtmektedir. 1894 yılında, İngiliz Dışişleri Bakanlığı Akra-Şam demiryoluyla ilgili olarak Major Law'ın bir raporunu bastırıp, İngiliz Parlamentosu'na sunduğunu, bu raporun yıllardır Hayfa'da ikamet eden Pilling'in oğlundan ya da şirketin diğer yetkilisinden alınmak yerine, Hayfa'da oturan bir Alman mühendisten alındığını, yayınlanan raporun yanlış olduğunu ve bu yüzden Pilling'in Lord Salisbury'e uzun bir düzeltme beyanı göndermek zorunda kaldığını, bunun üzerine Pilling'in beyanının esas alınarak basılacağı ve İngiliz Parlamentosu'na uygun bir şekilde sunulacağı sözünün verildiğini, bir yıl ya da daha fazla süre geçtikten sonra İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan beyanın basılı halini talep edip ancak Lord Lansdowne bir hatadan dolayı beyanın bastırılmadığını ve İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın şimdi onu bastırıp Parlamento'ya sunamayacağını bildirdiğini ve bu yanlış raporun demiryolu inşası için hem sermaye, hem de finansör bulmayı epeyce zorlaştırdığını aktarmaktadır.

Pilling mektubunu şöyle özetlemektedir: 1896-1897 yıllarında Lord Salisbury'e mektuplar yazarak “demiryolumuz ve Bağdat'a uzantısı vs.nin imparatorluğumuz için önemine dikkatini çektim ve hükümetin inşa maliyetleri üzerinden örneğin %3.5 garanti sağlamasını ve hükümetin bu tür bir garantinin teminatı olarak Kıbrıs'tan alınan vergiyi tutmasını önerdim” (EK-6-8). Ayrıca Pilling'in mektubunun Hindistan halkını etkilediğini ve diğer Arap meseleleri ile de ilgili olduğunu da söylemektedir. Lord Salisbury, Mansion House'da yaptığı konuşmasında “bırakalım olduğu gibi kalsın” dediğini ve İngiliz hükümetinin İngiliz dominyonları içindeki demiryolları için herhangi bir garanti vermeyeceğini ve yabancı ülkeler içinse bunun çok daha zor olduğu şeklinde bir yanıt verdiğini belirtmektedir.

Pilling'in önerisinin yerine getirilmesi halinde; İngiltere'nin Kahire'den Şam'a, Bağdat'a ve Kuveyt'e kadar olan demiryolunun kontrolü

ve mülkiyetini almasını garanti edecek ve bu şekilde (1) Almanların Doğu Mezopotamya ve İran Körfezi'ndeki amaçlarını elde etme olasılığı ve (2) 1902 yılın da Kuveyt ve İran Körfezi'ndeki diğer limanlara yaptığı ziyaret sırasında, Hindistan Genel Valisi Lord Curzon tarafından, bu önemli konu ile ilgili olarak ortaya çıkan tüm sorunlar ve karışıklıklar, sonsuza kadar etkin bir şekilde önlenecekti. Ne Bay Balfour'un 1903 sırasında Parlamentoda yaptığı deklarasyonlar, ne de Bay Lloyd George'nin 1911'de Mansion House'de yaptığı konuşmalar gözden kaçırılmamalıdır. Bu gerçekler ışığında 1913'te başlatılan anlaşmalarda Almanlarla İran Körfezi üzerine pazarlık yapılmasını anlamak güçtür, demektedir.

Pilling, Almanların Osmanlı üzerindeki amaçlarının geçen yüzyıldan beri Alman yazarlar tarafından açık bir şekilde yazılmış olduğunu ve bu amaçların İngiltere'nin siyasî ve askerî yetkilileri tarafından da çok iyi bilindiğini, ancak bunların Afganistan tehlikesinden dolayı göz ardı edildiğini, Almanya'nın Anadolu ve Mezopotamya üzerindeki varlığının; Rusya, İngiltere- Hindistan, Güney Afrika ve Avustralya'ya olan Mısır geçişleri arasında bir engel olarak görüldüğünü, bunun sonucu olarak da, Almanya Bağdat demiryolunu hızla inşa ederek demir pençesini Türkiye üzerine geçirirken Albion'un şaşkınlık içinde olup bitenleri seyrettiğini, çünkü İngiliz devlet adamları, Almanya'nın böyle büyük bir projeyi finanse edemeyeceklerini düşündüklerini ve Almanların, Türk bakanları ve Türk yöneticilerini bu derece hızlı kontrol altına almasının İngiliz-Fransız dilinin, Almanca'nın altında ikinci sıraya düşmesine neden olduğunu, İngiltere'nin kısa görüşlü "parayı yanlış ata oynama" siyasetine karşı diğer tarafın yardıma yönelik faaliyetlerinin bu sonucu doğurduğunu, Türkiye'nin açıkça ihmal edilmesinin iki ülke arasında mevcut soğukluğun gerçek nedenini teşkil ettiğini, İngiltere Bağdat-Kuweyt demiryolu projesinin kontrolünü kendisine veren ve Almanya'yı tamamen devre dışı bırakacak olan bu imtiyazların Sultan tarafından kendisine verilince bunları kullanmamayı seçtiğinde bu ihmalin Türkiye'deki insanlar tarafından da fark edildiğini, Sultana yönelik bu onur kırıcı davranış yetmiyormuş gibi, İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın Majesteleri tarafından kendisine verilmiş olan bu ayrıcalık haklarının bir İngiliz'den zorla alınarak Alman Bağdat Demiryolu şirketinin devredilmesine yönelik çabalara yardımcı olunduğunu, Lord Curzon, Bay Balfour ve Bay Lloyd George'un dünyaya yaptıkları açıklamaların tam tersi olarak bu ayrıcalık haklarının ve 1913'te başlatılan anlaşmalar konusunda İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından oynanan rolün, Almanya'nın İngiltere'nin amiri ve kendi koşullarını dayatacağı bir durumda olduğu izlenimini ortaya çıkartarak İngiltere'nin doğudaki prestijini azalttığını ifade etmektedir. Pilling'e göre; "İngiltere bu ayrıcalık haklarını kullanmış

olsaydı, Almanların Bağdat-Kuveyt Demiryolu projesini ya da Mezopotamya ya da İran Körfezi'ndeki diğer limanlara yönelik herhangi bir iddiayı ortaya atmasını engellemiş olur; Türkiye ve güçlerini 1913'te başlatılan anlaşmalarla sona eren görüşmelerin dışına çıkartır, Türkiye'yi geleneksel aktif müttefiki olarak muhafaza eder, bu şekilde İngiliz İmparatorluğu'nu hesaplanamayacak kadar can ve mal kaybına neden olacak korkunç savaşı kurtarırdı. Bu dünya savaşının gerçek nedeni Bağdat Demiryolu ve Şat-ül-Arap ya da İran Körfezi'nde bir limana sahip olmak için Almanların akıl almaz iddialarıdır" (EK-9/7).

Pilling, ayrıca "Almanların bu haklar ile ilgili emperyalist amaçları Lord Curzon ve Bay Balfour'un bildirgelerinde açık olarak tanımlanmış olduğunu, bu bildirgenin öncesinde ve sonrasında söz konusu ayrıcalık haklarını İngiltere'nin tasarrufunda bulundurmamak amacıyla Pilling servetini ve hayatını ortaya koyduğunu, bu konuda şimdi başarısız olmayacağını ve şu anki savaş sırasında ve daha önce ortaya çıkan durumlar ile ilgili olarak İngiliz Dışişleri Bakanlığı yardımıyla kabul ve takdir alacağından emin olduğunu, çünkü savaşın yirmi beş yıldan daha uzun bir süredir kamuoyu tarafından iyi bilinen şekilde bu demiryolu ve ayrıcalık haklarının korunması ve kontrol edilmesini zorladığını, bunların İngiliz İmparatorluğu'nun iki temel noktası olan Anahtarını kontrol etmek için yabancı topraklardaki zorlu çabalarının sonuçlarıdır", demektedir.

Yine Pilling "Bay Cecil Rhodes tarafından Afrika'da takip edilen İmparatorluk demiryolu siyasetinin bir devamı olarak son otuz yılı bu önemli imparatorluk çalışmasına vakfettiğini, bahsedilen siyasetin amacının koruma, ticaret, ilişkiler tesis etmek amacıyla İngiliz İmparatorluğunun dağılmış dominyonları arasında hızlı, emniyetli ve uygun bir iletişim ağını İngiliz kontrolü altında bulundurarak tümünü tek bir imparatorluk dili ve siyaseti altında birleştirmeye yönelik olduğunu" söylemektedir.

Pilling, mektubunun son paragrafında: "Benim savaş iddiamın bir kopyasını eklemekten onur duyuyorum ve şunu da eklememe izin veriniz ki, bu İmparatorluk demiryolu ve ayrıcalık haklarının fiyatı 5.000.000 Sterlin olup, bu fiyat Türk Hükümetince ödenmelidir ve ayrıcalık hakları İngiliz Hükümetine geçmelidir, böylece bunlar, bundan sonra her zaman İngiliz İmparatorluğu'nun malı olarak kalacaktır", der ve saygılarını belirterek imzalar.

## **Sonuç**

Osmanlı Devleti'nin çöküş sürecinde ihmal edilen yollar, yabancı şirketlerin işlettiği demiryolları da ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktı. Araştırdığımız dönemde ulaştırma sorunu demiryollarıyla çözülmek istenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, demiryolu konusunda, ekonomik durumun kendisine verdiği zafiyetten dolayı çok büyük problemlerle karşılaşmıştır. Tamamıyla bir iç mesele olması lâzım gelen demiryolu siyaseti devletlerarası bir mesele hâlini almıştır. Şüphesiz bu esas itibariyle hayati ehemmiyete haiz olan hatlarını kendisinin yapamamış olmasından ileri gelmiştir. Ayrıca Anadolu hattının Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Erzurum istikametine uzatılamamış olması doğu cephesinin yıkılmasında çok büyük etkisi olmuştur.

İngiltere'nin Osmanlı Demiryolu imtiyazının elinden alınarak Almanlara devredilmesi, İngilizleri telaşlandırmış "garantili kâr" kapsamındaki demiryolu projesi, siyasî, ekonomik ve askerî amaçlı olduğundan İngilizler üzerinde şok etkisi yapmıştır.

## **KAYNAKÇA**

### **ARŞİV BELGELERİ**

A. İngiltere Dışişleri Bakanlığı Arşivi:

GREAT BRITAIN, Public Record Office, Foreign Office, Historical Section. Handbooks Prepared Under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office, London.

No: 15 "Turkey in Asia", "The Eastern Question".

GREAT BRITAIN, Public Record Office, Foreign Office,

F.O. 371-372 Political from 1906-1920.

GREAT BRITAIN, Public Record Office, F.O. Embassy and Consular Archives F.O. 195, File No. 2069 Annual Reports (1913-1918).

GREAT BRITAIN, **Parliamentary Papers, 1939**, Miscellaneous, No. 3, Cmd. 5957.

PRO/F.O. 800/185A.Grey'den-Lowther'a, 13 Kasım 1908.

## GENERAL CORRESPONDENCE POLITICAL

<u>Reference</u>	<u>Date</u>	<u>Country</u>	<u>Description</u>
<b>F. O. 371</b>	1917	Turkey	Complete.
3042	1917	Turkey (War)	Complete File

## KİTAPLAR

- Can, Bülent Bilmez; *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908–1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Evren, Güngör; *Demiryolu*, Birsen Yayınevi, İstanbul 1999.
- Engin, Vahdettin; *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993.
- Davison, Roderic; *Essays in Otoman and Turkish History, 1774–1923*, University of Texas Press, U.S.A. 1990
- Gürel, Ziya; *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989.
- Kâhya, Esin; “Türkiye’de İlk Demiryolları”, TTK yayımları, *Bellekten C. LII*, 14. Ankara 1998.
- Kodaman, Bayram; *Sultan II. Abdulhamit’in Doğu Anadolu Politikası*, İstanbul 1983.
- Kütükoğlu, Mübahat; *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri (1580–1838)*, Ankara 1974.
- Onur, Ahmet; *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1953.
- Ortaylı, İlber; *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983.
- Önsoy, Rifat; *Osmanlı-Alman Ticarî Münasebetleri*, Hacettepe Üniversitesi, Ankara 1979.
- Özdemir, Mehmet; *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları-Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918–1920)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1983.
- Sarıca, Murat; *Tarih*, İstanbul 1983.
- Quartaert, Donald; *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadî Yayılması ve Direniş, (1881–1908)*, (Çev. Sabri Tekay) Ankara 1987.
- Yazıcı, Necdet; “Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Kardelen Dergisi*, Ocak-Mart 1995.
- Zeybek, Hülya; *Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım*, Dergâh Yayınları, İstanbul 1999.

## **EKLER**

*Personal.*

2

*2  
The Right Hon. A. J. Balfour M.P.  
Foreign Office  
Mr.*

The Langham Hotel,  
Portland Place,  
London, W.

337  
JAN 1 1917

29th December 1916.

Sir,

I have the honour to submit and beg the favour of your attention to the following statement of my claim and case against the Turkish Government in respect of railway and preferential rights accorded to me by the Sultan in Asiatic Turkey, such preferential rights materially affecting British Imperial interests in the Persian Gulf, Syria, and the Peninsula of Arabia, including Baghdad and Koweit.

In the midst of a strenuous commercial and political life, I left England in 1883 for the first time, to visit Egypt and Turkey, and study on the spot as far as possible my long cherished project for linking up Mr. Rhodes' Cape-Cairo Railway project with (1) the European Railway System through Syria and Asia Minor; and (2) the Asiatic Railway System eastwards across Arabia via Damascus and Baghdad to Koweit on the Persian Gulf, and thence over Persia to India and the shores of the Yellow Sea: in short to link up all the main existing and future Railway Systems of the old hemisphere by the only available route over the narrow isthmus of Suez.

After careful consideration, taking into account the local geographical features of the country, I was convinced of the strategic commercial and imperial importance of a main line to run from Cairo to Damascus, where a Bifurcation would take place, one main line continuing via Aleppo and Konia to Constantinople (Haidar-Pasha), and a second main line going eastwards to Baghdad and Koweit on the Persian Gulf.

At the date of this visit, the Germans had made no move whatever in regard to the Baghdad Railway, notwithstanding the policy of German political and commercial penetration of Turkey advocated by General

EK-1, s. 2

John Robert Pilling, 29 Aralık 1916'da The Langham Hotel, Portland Place, Londra'dan Dışişleri Yabancılar Dairesi A. J. Balfour'a hitaben yazdığı çok özel mektup.

1	PUBLIC RECORD OFFICE
2	
3	
4	
5	
6	
Reference: FO 371 3041	
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED OR PUBLISHED WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON	

von Molke in 1835 and by other prior and subsequent German professors and travellers. But the opportunity for their appearance in Turkey soon came; for differences being "created" between the Turkish Government and the English Contractor of the Haider Pasha-Ismid railway, then in construction, and the Englishman not being sufficiently supported by our Foreign Office, the matter ended in the line being taken possession of by the Turkish Government, and conceded by them in 1867 to the Deutsche Bank, with its extension to Angora in Central Asia Minor, followed by repeated sectional extensions in 1893, 1898, 1902, 1906 and 1910 to Baghdad.

Reaching Constantinople in the spring of 1864 (with the late Duke of Sutherland) at the end of my travels through Egypt and Asiatic Turkey, I found "Egyptian influences" somewhat strong against English acquisition of Turkish railway concessions, as did also the Duke of Sutherland in respect of his project for construction of a Canal from the Mediterranean Sea at Haifa via the Jordan Valley to the Red Sea port of Akaba, as a supplement to the Suez Canal.

This Canal project forms a part of my preferential rights herein referred to, and is quite feasible, the great depression between the headwaters of Jordan and the sea at Akabah, permitting of rapid construction of say 1½ years, and a width of water-surface to allow shipbuilding on a very large scale, including warships of the greatest dimensions, with a submarine station on the Mediterranean Sea at Haifa, and on the Red Sea at Akabah.

Under active alliance of Germany with Turkey, such a Canal will be a standing menace to our Empire. Haifa by the construction of this Canal will become the Metropolis or "the New York" of the east. Hence it became necessary for me to acquire a full knowledge of the Arabic and Turkish languages and literature, with intimate acquaintance of Turkish Ministers and Provincial Governors, and which eventually enabled me in 1890 to obtain, as the only Englishman honoured by the

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference					
FO 371 3041					
COPYRIGHT PROTECTED - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					



Multan with the direct grant of Railway concessions, the concession for construction of the Acre-Haifa to Damascus Railway, with preferential rights to all lines of transport (railways, tramways, waterways, etc.) in Syria and Arabia south of Damascus and Baghdad to Egypt and the Indian Ocean, and to Koweit on the Persian Gulf. In accordance with the terms of the Concession, I transferred in November 1891, the concession to "The Syria Ottoman Railway Company", of which I have been always and still am the President. All the shares of the Company have also been and still are under my control and in my possession. After having constructed about one-third of the Railway, the Contractor without authority or knowledge of the Company, entered in name of the Company into an agreement by which he presumed to sell and relinquish for the sum of £155,000, the concession to the Turkish Government. On the morning following the settlement of this agreement, the Turkish newspapers published leading articles in praise of the Sultan for having acquired this concession at such a ridiculous sum. The Sultan also bestowed a decoration on the Englishman who acted for the Contractor in the matter. The High Court of Justice in London on 15th December 1902 confirmed this agreement under a threat, as stated to Mr. Justice Byrne by Counsel Mr. Cozens-Hardy, that unless the court that day confirmed the agreement, the Foreign Office would retire from and render no further assistance in the matter. In consequence of this threat and as a last resource, I applied for one month's adjournment of the hearing, to enable me to attend before the Turkish Government in Constantinople, to obtain, as I assured the Judge I could obtain, in place of the £155,000 a sum of not less than £500,000. The Judge answered that while it was possible for me to do this, owing to my intimate knowledge of and connections with Turkish affairs, still, having regard to the message from the Foreign Office, he could not assume the responsibility of the loss of the substantial sum of £155,000, and accordingly his Lordship confirmed the Agreement. It is further the fact that the agreement, as explicitly therein stated, was subject to approval of the company

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference:					
<b>FO 371</b>					
<b>3041</b>					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITH- OUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

in general meeting, pursuant to the Articles of Association. No such general meeting was held, no such approval was accorded. But under pressure of the British Embassy in Constantinople, joined to the delivery to the Turkish Minister of Public Works of resolutions bearing the seal and signature of the British General Consul at Constantinople, said to have been passed by persons at general meetings of the company, though not one of such persons was or had ever been a shareholder of the company, the Turkish Government was induced to pay the £155,000 to the Contractor, and for such payment took Jorobio and still retains possession of the company's Railway with the remainder of the concession. As one consequence of this illegal proceeding, an action was commenced in the mixed court at Constantinople, which resulted in that court making strong comments on the conduct of the Contractor and as to his failure to submit, after repeated adjournments had been granted to enable him to do so, evidence of his alleged authority to act for and sign the agreement on behalf of the company, and ordering Mr. (now Sir) Edwin Peary, as the Solicitor appearing for the Contractor and the British Embassy, to leave the court forthwith, and dismissing him from the case. Thereafter the court pronounced judgment in support of my rights, and to the effect that the Contractor never had authority to act for or sign on behalf of the company in the matter of the alleged sale agreement. The court was packed by high officials and the public generally, to listen to the story of and judgment of a Turkish Court on the treatment extended by the English High Court and the British Embassy towards an Englishman fighting in defence of his own rights in a Turkish Railway concession, and which rights also materially concern the Imperial interests of India and our Empire in the much coveted waters of the Persian Gulf. Even Kamil Pasha, referring to the court result, exclaimed to me, "If you, an Englishman, be treated in this unjust manner by the British Government, in your efforts to assist Turkey in the development of her dominions, what treatment can we expect from England

EK-1'in 5. sayfası

PUBLIC RECORD OFFICE					
1	2	3	4	5	6
Reference: <b>FO 371 341</b>					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED OR TRANSMITTED IN ANY FORM OR BY ANY MEANS WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

towards ourselves ?"

It is to be added here that my despair in the English High Court on the 15th December 1902 would have deepened to the full, had I then known what I subsequently learned that at this very date, the Turkish Government had actually presumed to have transferred my preferential rights relative to Baghdad, and thence southwards to the Persian Gulf to the German Baghdad Railway Company. The sequel to this further consequence of the action of our Foreign Office in assisting the Turkish Government and knowingly thereby Germany, apparently to gain command of these preferential rights will appear hereinafter, and as bearing directly upon the present war.

It may be further added here that in May 1906 a very long cablegram was sent by Sir Edward Grey from the Foreign Office to the British Judge at Constantinople instructing the Judge to issue an injunction against myself restraining me from acting as President of the Company. Such cablegram was despatched pursuant to an order made in the High Court of Justice in London and had the effect of compelling me to cancel our shareholder's Meeting convened in Constantinople for that day, and compelling me subsequently to journey to London to oppose this order, which had been issued in my absence. When the action came on for hearing, Mr. Pears was specially brought from Constantinople to give evidence in support of the injunction, but despite his evidence, which I flatly contradicted, Mr. Justice Swinden Eady pronounced judgment in my favour.

In spite of the set-back given to me by the verdict of the court of the 15th December 1902, I still determined to persevere in the defence and recovery of my threatened rights. Returning some time afterwards to Constantinople, I caused our company to be put in liquidation. Then my Turkish lawyer, Dr. Rosenthal, prepared the necessary papers for entering a final action against the Turkish Government for the restitution of the company's Railway and concession or adequate compensation by way of damages, whereupon Dr. Rosenthal pointed out that the Turkish Government would not be bound to return

EK-1'in 6. sayfası

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference: <b>FO 371 3841</b>					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

the railway and concession, and would elect to pay damages, and so enable the Turkish Government legally to become possessed of and to transfer all my preferential rights to Germany. To prevent such a contingency from arising, I decided not to proceed with the intended action - a decision which subsequently allowed other circumstances to intervene. For instance, in 1911 Germany seized the Moroccan port of Aghadir, her real object being to create claims in Morocco against France and England with which to bargain for her aims in Turkey relative to the Baghdad Railway and its extension to Koweit on the Persian Gulf. And in fact Germany retired from Aghadir, consequent on the opening of negotiations carried over for the three years next following, and resulting in a tentative arrangement, by which amongst other arrangements, Germany was to be granted liberty to extend her Baghdad railway as far as Basra, with the right to construct a suitable harbour there, and to pass down the Shatt-el-Arab, and through the Persian Gulf. Not being able to learn in Constantinople what was the actual position of these negotiations, I travelled to Berlin to confer with Dr. Wolff, who was associated with my Turkish lawyer, Dr. Rosenthal in this matter and ascertained from the former that agreements relative to the above tentative arrangements had been prepared and initialed but not yet ratified. As these initialed agreements paid no regard to the railway and my preferential rights from Baghdad to the Persian Gulf, Dr. Wolff, on my instructions, served on the 12th December 1913, a written protest against this infringement of my railway and preferential rights upon the Turkish, English and French Ambassadors in Berlin and upon the German Government.

As in July 1914 I was returning to London on a state mission to arrange a loan of £25,000,000 and other matters for Turkey through Messrs. Ashurst, Morris, Crisp & Co., and called en route at Berlin to ascertain what Dr. Wolff had received in answer to the said protests, and was informed that nothing whatever further had taken place in the matter of the initialed agreements,

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference: <b>FO 371 3841</b>					
COPYRIGHT PROTECTED - NOT TO BE REPRODUCED AND NOT TO BE LENT OUT FOR THE PUBLIC RECORD OFFICE LONDON					

unfortunately war unexpectedly broke out, and the German Government instantly notified me not to leave the country, where, consequently, I had the great misfortune of having to pass two years in captivity - a further act of suffering on account of my continued defence of these preferential rights.

It can safely be stated that the allowing of these initialled agreements to slide, was the main reason which led Germany to the present war, in order to force by the sword what diplomacy failed to give her in respect of her aims to secure command of the main railway and water course from Berlin to Constantinople, and thence the rail-route to Baghdad and Koweit with the sea passage over the Persian Gulf.

A copy of our Concession was supplied to the Foreign Office in the early part of the year 1892, the Queen, Prince of Wales, Duke of Devonshire, Chamberlain, Lord Lansdowne, Mr. Gladstone, etc. etc.

*Mr. Schmales*  
In 1894 the Foreign Office published and presented to Parliament, Major Law's report on our Acre-Damascus Railway from material obtained by him from a German engineer resident in Haifa, instead of obtaining same from either my son or other English officers of the Company resident for many years in Haifa. The published report was inaccurate, compelling me to address a long statement of correction to Lord Salisbury, who wrote in reply promising to have my statement printed and duly presented to Parliament. After the lapse of a year or more, I made a request to our Foreign Office for a print of the statement, when Lord Lansdowne answered to the effect that owing to an error the statement had not been published, nor would the Foreign Office now publish or present it to Parliament. This inaccurate report added to the difficulty of raising capital for the Railway.

During 1896-7 I addressed letters to Lord Salisbury, calling attention to the Imperial importance of our Railway and its extension to Baghdad etc. proposing the Government should guarantee say 3 1/2% interest on cost of construction, the Government holding the Cyprus tribute as security against such guarantee. The

Public Record Office					
1	2	3	4	5	6
Reference:					
<b>FO 371 3041</b>					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

letter also dealt with other Arabian matters affecting India and her people. Lord Salisbury eventually answered "let sleeping dogs lie", while in his speech at the Mansion House his Lordship's further reply was to the effect that the British Government would not give any guarantee on Railways within the British Dominions much less so in foreign countries.

The carrying out of this proposal would have secured to England the control and proprietorship of the railway from Cairo to Damascus, Baghdad and Koweit, thus effectually for ever preventing (1) the possibility of Germany attaining her aims in Eastern Mesopotamia and the Persian Gulf, (2) all the questions and commotions which have since arisen in this great matter, including the proclamation made by Lord Curzon as Viceroy of India in 1902 on his Lordship's memorable journey to Koweit and other parts of the Persian Gulf. Nor must the declarations of Mr. Balfour in Parliament during 1903, nor the Mansion House speech of Mr. Lloyd George in 1911 be overlooked. It remains difficult having regard to these facts to understand the bargaining over the Persian Gulf with Germany proposed in the initialled agreements of 1913.

The aims of Germany in the Balkans and Turkey have been unreservedly published by her writers during the past century, and were well-known to our political and military authorities. These, however, obsessed with the Afghanistan danger, welcomed the German inroad across Asia Minor and Mesopotamia as forming a barrier in our favour between Russia and our Egyptian Gateway to India, South Africa and Australasia. Consequently Albion looked on while Germany spread her iron grip over Turkey by rapid construction of the Baghdad Railway, to the growing bewilderment of our Statesmen, who had mingled their welcome with the fond dream of Germany's inability to finance such a great undertaking. And equally rapid was Germany's grip over Turkish Ministers and Affairs in general, causing English and French influence and language to fall from the higher to the second place, beneath those of Germany - the result of a helpful activity on the latter's part, as against the shorter

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference -					
<b>FO</b>					
371					
3841					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITH- OUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

sighted policy of England or "putting money on the wrong horse". This avowed neglect of Turkey, is the real cause of the existing estrangement between the two countries. And this neglect was further brought home to the Turkish people when England elected not to make use of the Sultan's grant of these preferential rights, which gave to England the control of with the absolute exclusion of Germany from the Baghdad-Koweit railway project. As if this insult to the Sultan was not enough, we also find our Foreign Office assisting in an attempt to wrest these preferential rights from the Englishman to whom His Majesty had conceded them, in order to allow their transfer to the German Baghdad Railway Company. The role played by our Foreign Office in the matter of these preferential rights as well as in the initialled agreements of 1913, standing in vivid contrast to the world-proclamations of Lord Curzon, Mr. Balfour and Mr. Lloyd George, has lowered England's prestige throughout the East, by creating the impression that Germany had become Master of England, and was in a position to exact her own terms. It is within the fact to say that had England made due use of these preferential rights, she would have debarred Germany from putting forward any claim to the Baghdad-Koweit Railway project, or to any harbour in Mesopotamia or the Persian Gulf, spared Turkey and the Powers all the negotiations thereon ending in the initialled agreements of 1913, retained Turkey as her active traditional ally, and thereby saved our Empire from the most terrible of wars with its incalculable loss in blood and money, for Germany's preposterous claims in respect of the Baghdad Railway with a port on the Shatt-el-Arab or on the Persian Gulf form the real root of this world-war.

From the foregoing it will be seen for what purposes I secured and the Sultan accorded these preferential rights. The imperial interests of these rights are clearly defined in the declarations of Lord Curzon and Mr. Balfour. That I staked my money and a life's work in these preferential rights, holding them at England's disposal in anticipation of and subsequent to these declarations, will not now fail, I confidently believe, having regard to the circumstances

- 8 -

EK-1'in 10 sayfası

PUBLIC RECORD OFFICE					
1	2	3	4	5	6
REFERENCES					
FO 371 3941					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED WITHOUT THE PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

preceding and revealed during the present war, to receive due recognition and appreciation, with such assistance from our Foreign Office as the war has now made necessary for the protection and enforcement of these railway and preferential rights, which have been well-known and that knowledge public property, for over twenty-five years, and which are the result of arduous labours in a foreign land commanding the two main Keys to our Empire.

I have devoted the last thirty years to this important imperial work as the continuation of the Imperial Railway policy followed by Mr. Cecil Rhodes in Africa - a policy directed to the provision under British control, of a rapid, safe and convenient Intercommunication between the scattered dominions of our Empire for purposes of protection, commerce, intercourse, uniting all in one imperial language and policy.

I have the honour to annex hereto a copy of my War Claim, and beg to add that the price for these Imperial railway and preferential rights is \$5,000,000 sterling, to be paid by the Turkish Government, and the preferential rights to be transferred to the British Government, so that same will stand ever hereafter as the property of the British Empire.

I am, Sir,

Your obedient servant,

*J. P. Peeling*

PUBLIC RECORDS OFFICE						Reference <b>FO 371</b>   <b>3941</b>	COPYRIGHT PROTECTED - NOT TO BE REPRODUCED WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORDS OFFICE, LONDON
1	2	3	4	5	6		
7	8	9	10	11	12		
13	14	15	16	17	18		
19	20	21	22	23	24		
25	26	27	28	29	30		