

**OSMANLI MECLİS-İ MEB'USANINDA
BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZI ÜZERİNE YAPILAN
TARTIŞMALAR**

A. Gündüz ÖKÇÜN

«Nafia Nazırı demek bir dereceye kadar
Kumpanyanın da vekili demektir.»

Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian*

G i r i Ő

İkinci Meşrutiyetin ilânı üzerine kurulan Osmanlı Meclis-i MEB'usanının ilk aylarında Meclis Başkanlığına sunulan önergeler ve bu önergelerde ilgili olarak yapılan tartışmalar, Osmanlı toplumunun o tarihte karşılaştığı sorunları yansıtmaları bakımından büyük bir önem taşımaktadır. Bu önergelerin bir kısmı, önerge ve tartışmalarda «devr-i sabık» veya «zaman-ı istibdat» olarak adlandırılan 1876 - 1908 yılları arasında yabancılara verilmiş olan imtiyazlara ilişkin önergeleri başlıca iki gruba ayırmak mümkündür : (i) Bunlardan bazıları yabancı imtiyazların o devirde büyük bir gizlilik içinde verilmiş olduğunu belirterek, bunların verilme şartlarının açıklanmasını istemektedirler. Bu önergelerden birinde, II. Abdülhamit devrinde verilmiş olan imtiyazlarla ilgili olarak Saray çevresinde bulunanların büyük çıkarlar sağladıkları iddia olunmakta, bu imtiyazların tesbiti ile fahiş şartları olanların geri alınması önerilmekte ve bundan böyle, yabancılara verilecekler de dahil olmak üzere, her çeşit imtiyazın Meclis'in onayına sunulmadan verilmemesi teklif edilmektedir. Gerçekten, Kastamonu meb'usu İsmail Mahir efendi'nin bu konuda vermiş olduğu önerge şöyledir :

«Zaman-ı İstibdadın bidayetinden beri tramvay, şimendüfer vesaire imtiyazları gibi ilh., bir takım varidat-ı millet istibdat yadgârı bulunan paşalara vesaireye veril-

(*) **Takvim-i Vekayi**, (18 şubat 1324), no. 139, s. 13.

miş ve bunlar da ahbabına milyonlarca liralara mukabilinde satmış oldukları tevatüren sabit olduğundan, imtiyazat-ı mezkurenin nelerden ibaret olduğunu ve şeraiti ne gibi şeylerden ibaret olduğunu meş'ur bir defterin Meclis-i Meb'usana irsali daire-i aidelerinden istenilmesini ve Heyet-i Meb'usanca istirdadı lâzım gelenlerin istirdadı ile badema Meb'usanın tasdikine iktiran etmedikçe hiç bir tarafa imtiyaz verilmemesinin teminat altına alınmasını talep» ederim.¹

Görülüyor ki, birinci gruba giren önergeler yabancı imtiyazların verilmesinde İdare'nin ve özellikle Saray'ın, kamu çıkarlarına değil de, özel çıkarlara hizmet edecek nitelikteki keyfiliğinden şikâyet etmekte, her çeşit imtiyazın verilmesinde Meclis denetiminin gerekli olduğunu belirtmektedirler.

(ii) Yabancı imtiyazlar hakkında verilen diğer bazı önergeler ise, bu imtiyazların işletilmesinde Hükümetin tam kontrolünü gerçekleştirmek ve uygulamada ortaya çıkan aksaklıkları düzeltmek amacını gütmektedir. Gerçekten, Denizli meb'usu Gani Bey'in «Aydın - Kasaba Şimendüferleri tarifelerinin yüksek olmasından dolayı tadili için erbab-ı vukuftan bir komisyon teşkiline» dair vermiş olduğu önerge² tartışılarak kabul edilmiş ve konu onbeş kişilik özel bir komisyona havale edilmiştir. Aynı şekilde, «Anadolu Demiryolu'nun tesri-i harekâtı ve mukavelenamesinin ilânı hakkında» Anadolu meb'usları tarafından verilen önerge de kabul edilerek, meselenin Nafia Nezaretinden sorulmasına karar verilmiştir.³ Yine, İzmir meb'usu Aristidi efendi, vermiş olduğu bir önergede, İzmir Rıhtım Kumpanyası'nın elde edeceği kârdan Hükümete vereceği payla ilgili olarak Kumpanya'nın 1898'den bu yana Hükümete hesap vermemiş olmasının nedenini sormakta ve her yıla ait

(1) **Takvim-i Vekayi**, (18 kânun-u sani 1324), no. 108, s. 3. Aynı şekilde, Halep meb'usu Ali Cenani bey'in önergesi şöyledir :

«Bilumum imtiyazatın, şartname, imtiyaz fermanı vesair müteferriyatının birer suretlerinin Nafia Nezaretinden celbi ile arzu buyuracak meb'usan-ı kiramın nazar-ı ittilalarına vaz edilmek üzere kütüphaneye veyahut kaleme vaz'ı». **Takvim-i Vekayi**, (19 kânun-u sani 1324), no. 109, s. 6. Ayrıca bk. Anadolu Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesinin ilânı için verilen önerge: Aşağıda dipnotu 3. Bağdat Demiryolu İmtiyazı ile ilgili olarak sorulan soruların ilki İmtiyaz Sözleşmesinin neden gizli tutulduğu hakkındadır. Bk. aşağıda s.

(2) **Takvim-i Vekayi**, (19 kânun-u sani 1324), no. 109, s. 9.

(3) **Takvim-i Vekayi**, (19 kânun-u sani 1324), no. 109, s. 13.

hesap muhteviyatını istemektedir. Aristidi efendi'nin sunduğu önerge şöyledir :

«Hükümetle İzmir Rıhtım Kumpanyası beyninde mün'akit mukavelename hükmünce Rıhtımın hasılatı safiyesi Hükümetle şirket beyninde münasafeten taksim olunacaktır. Şu şarta göre, Hükümet Şirket hesabından haberdar olması lâzım gelir. Halbuki, Şirket 1898 senesine ait hesap hulâsasından başka Hükümete hesap göstermemiş ve şu mektumiyetin Hükümetin menfaatine olmadığı mahsus bulunmuş olduğundan, şerait-i ahdiyesi pek de malûmumuz olmayan mukavelename suretinin Nafia Nezaretinden talep ve Şirketten şimdiye kadar hesap alınmaması esbabını ve alınmış ise her seneye ait hesap muhteviyatının Nazır beyefendi hazretlerinden istizahını talep ve teklif eylerim.»⁴

İzmir Rıhtım Şirketi ile ilgili bir başka önergede, Şirket'in Rıhtım dışındaki mevkilerden ithal ve ihraç olunan ticaret eşyasından birkaç yıldan beri mukaveleye aykırı olarak kordon resmi almasının nedeni sorulmaktadır.⁵ Bolu meb'usu Abdülvahap, Mehmet Habib, Mustafa Zeki, Şerifüddin ve İpek meb'usu Bedri beyler tarafından sunulan bir önergede ise, Fransız sermayesi ile kurulmuş olan Ereğli Şirket-i Osmanisi (*Société d'Héraclée*)'nin taşıma ve yükleme ile ilgili olarak yerli madencilerden aşırı ücret talep ettiği belirtilmekte ve konunun Hükümetçe bir çözüme bağlanması istenilmektedir.⁶ Öte yandan, Drama meb'usu Rıza bey, Müşterek-ül Menfaa İnhisar-ül Dühan Şirketi (*Régie Co-intéressée des Tabacs Ottomans*) ile ilgili olarak verdiği bir önergede, Reji İdaresinin tütün ziraatı ile uğraşan yerli ekicilerin zararına yapmış olduğu faaliyetleri saymakta, yerli ekicilerin çıkarlarına aykırı olan bu gibi davranışlara son verilmesini istemektedir.⁷

Osmanlı İmparatorluğu, XIX. yüzyıl Ticaret Sözleşmeleri⁸ ve özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren alınan dış borç-

(4) **Takvim-i Vekayi**, (2 şubat 1324), no. 123, s. 3.

(5) Denizli meb'usu Gani bey tarafından sorulmuştur. **Takvim-i Vekayi**, (18 kânun-u sani 1324), no. 108, s. 5.

(6) **Takvim-i Vekayi**, (2 şubat 1324), no. 123, s. 3. Bu konuda Meclis-i Meb'usanca yapılan tartışmalar hakkındaki yorumumuz için bk. A. G. Ökçün. «XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları», **Abadan'a Armağan**, 1969, s. 875-878.

(7) **Takvim-i Vekayi**, (19 kânun-u sani 1324), no. 109, s. 11 .

(8) Bu sözleşmelerin akdi, düzenledikleri sorunlar ve Osmanlı ekonomisine etkileri için bk. F. E. Bailey, **British Policy and the Turkish Reform**

lar⁹ ve yapılan yabancı sermaye yatırımları¹⁰ ile giderek Avrupa ekonomilerine açılmış ve bu ekonomilerle *mamul madde satın alma ve ham madde ile yiyecek maddeleri satma* şeklinde belirlenen yapısal bir bütünleşme göstermiştir. Böyle bir bütünleşme içinde, Osmanlı Meclis-i Meb'usasında yabancı imtiyazlar hakkında ve özellikle aleyhinde ifade edilen görüşlerin, iktisadî ve toplumsal yapı açısından anlamı ve kapsamı, bir başka deyimle, söz konusu görüşlerin kimler tarafından, ne şekilde ve ne ölçüde ileri sürüldüğü ve bunların Meclis çoğunluğunca kabul edilip edilmediği başlı başına bir inceleme konusu teşkil edecek niteliktedir. Biz, bu yazımızda, yabancı imtiyazlardan sadece bir tanesini ele alacak ve *Bağdat Demiryolu İmtiyazı* hakkında Osmanlı Meclis-i Meb'usasında yapılan tartışmaları inceleyeceğiz.

Bağdat Demiryolu İmtiyazı, gelişmiş Avrupa ülkelerinin (İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya) XIX yüzyılın sonunda ve özellikle XX. yüzyılın başlarında Osmanlı ülkesi üzerindeki iktisadî ve siyasî nüfuz çatışmalarını bütün ayrıntıları ile yansıtan son derece önemli bir örnektir. II. Abdülhamit, Konya ile Bağdat ve Basra Körfezi arasında bir demiryolu yapılmasına ilişkin imtiyazı

Movement, London, 1942, s. 122 vd.; J. V. Puryear, **International Economics and Diplomacy in the Near East**, London, 1935; Y. K. Tengirşenk, «Tanzimat Devrinde Osmanlı Devletinin Harici Ticaret Siyaseti», I **Tanzimat** (1940), s. 284-320; A. Yücekök, «Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri», 23 **SBFD**, sayı 1, s. 381-425; Oya Köymen, **A Comparative Study of the Anglo-Turkish Relations s. 1830-1870 and 1919-1939**, University of Strathclyde, 1967. (Basılmamış Doktora tezi), s. 67-102.

- (9) Osmanlı dış borçları hakkında bk. T. Yeniay, **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, 2. bası, İstanbul, 1953; D. C. Blaisdel, **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Kontrolü**, (H. A. Kuyucak çevirisi), İstanbul, 1940; K. Kömürçan, **İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihi**, İstanbul, 1948; Parvus, **Türkiye'nin Can Damarı Devlet-i Osmaniye'nin Borçları ve Islahı**, İstanbul, 1330; A. Du Valey, **Essai sur l'Histoire Financière de la Turquie**, Paris, 1903, s. 134-172 ve 260-546; Ch. Morawitz, **Des Finances de la Turquie**, Paris, 1902, s. 225-369; K. Fişek, «Osmanlı Dış Borçları üzerine», 22 **SBFD** sayı 3, s. 157-164.
- (10) Osmanlı İmparatorluğunda yapılan yabancı sermaye yatırımları için bk. Du Valey, **op. cit.**, s. 175 vd. ve s. 547-631; Morawitz, **op. cit.**, s. 373-418; I. Verney ve G. Dambmann, **Les Puissances Etrangères dans le Levant en Syrie et en Palestine**, Paris, 1900; E. M. Earle, **Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway, A Study in Imperialism**, New York, 1924; A. Muratet, **Le Chemin de Fer de Bagdad**, Aurillac, 1914; T. Tan, «Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılar Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları», 22 **SBFD** sayı 2, s. 285-326.

Deutsche Bank'a verme kararını 27 kasım 1899 tarihinde ilan etmiştir.¹¹ Bu tarihten sonra imtiyazın şartları ve gerçekleşmesi ile ön-çalışmalar ve görüşmeler oldukça uzun sürmüş imtiyaz 18 mart 1902 tarihinde aslında *Deutsche Bank*'ın tamamen hakimiyeti altında bulunan *Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi*'ne verilmiştir.¹² Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi, o tarihte, Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya demiryollarını işletmektedir. Bu Şirketin mevcut demiryolunu Bağdat'a ve oradan da Basra Körfezine kadar uzatmasının ve Haydarpaşa-Bağdat hattını bir arada işletmesinin malî ve idarî güçlükler doğuracağı anlaşıldığı için, 1902 tarihli imtiyaz sözleşmesi değiştirilerek 5 mayıs 1903 tarihinde yeni bir imtiyaz sözleşmesi ve şartname imzalanmıştır.¹³ Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi o tarihte imtiyazına sahip olduğu demiryollarını işletmeğe devam etmiştir. Buna karşılık, Konya'dan sonra Bağdat'a ve Basra Körfezine kadar olan yeni demiryolunun yapımı ve işletilmesi imtiyazı, 5 mart 1903 tarihinde 15 milyon frank sermaye ile kurulan *Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi*'ne verilmiştir.¹⁴ Bağdat Demiryolu Şirketi, gerekli istikraz işlemlerini tamamlayarak, Bağdat demiryolunun ilk 200 Km.lik kısmı olan Konya-Bulgurlu hattının yapımını kısa bir süre içinde tamamlamış ve bu kısım 25 ekim 1904 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹⁵ Bağdat demiryolunun 840 Km.lik ikinci kısmı (Bulgurlu-Halep ve Nusaybin yakınlarında Elhelif arası)nın yapımına 2 haziran 1908 tarihli bir irade ile müsaade olunmuştur.¹⁶ Bağdat Demiryolu Şirketi bu kısım ile ilgili istikraz işlemlerini tamamlarken 10 temmuz 1324 (23 temmuz 1908) tarihinde II. Meşrutiyet gerçekleşmiş ve 4 kânun-u evvel 1324 (17 aralık 1908) tarihinde de Osmanlı Yasaama Organı (Meclis-i Âyan ve Meclisi Meb'usan) yeniden faaliyete başlamıştır.

Osmanlı aydınları ve özellikle Genç Türkler, II. Abdülhamit devrinde büyük bir gizlilik içinde verilen ve şartları Osmanlı kamuoyuna ayrıntılı bir şekilde açıklanmayan Bağdat Demiryolu İmti-

(11) Earle, *op. cit.*, s. 61.

(12) *Ibid.*, s. 68.

(13) *Ibid.*, s. 70. Bu İmtiyaz Sözleşmesi, Şartname ve Bağdat Demiryolu Şirketi'nin tüzüğü için bk: **Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi, Ferman-ı Ali Sureti, Mukavelename, Şartname, Nizamname-i Dahilisidir**, Konstantiniye, Matbaa-i De Castro, 1321 (1905) Fransızca metinleri ile birlikte.

(14) Şirket'in tüzüğü için bk. 13 no. lu dipnotu.

(15) Earle, *op. cit.*, s. 94.

(16) *Ibid.*, s. 96.

yazının millî çıkarlara ve millî egemenliğe aykırı hükümler taşıyabileceği ihtimalinden hareketle, söz konusu imtiyazın gelişimini büyük bir endişe ile izlemişlerdir. Bu endişe nedeniyledir ki, Meclis-i Meb'usanın açılışını takib eden ay içinde, bu konuda, İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey tarafından Meclis Başkanlığına bir sözlü soru önergesi verilmiştir. Bu önergenin metni Meclis tutanaklarına geçirilmiştir; yalnız tutanaklarda önergenin okunduğuna ve kabul edildiğine dair bir kayıt mevcuttur.¹⁷ Bununla beraber, İsmail Hakkı bey'in sormuş olduğu soruları Nafia Nazırının verdiği cevaptan çıkarmak mümkündür. İsmail Hakkı bey'in Bağdat Demiryolu İmtiyazı ile ilgili olarak Hariciye ve Nafia Nazırları tarafından cevaplandırılmasını istediği sorular şunlardır :

1. Bağdat Demiryolu İmtiyazı Sözleşmesi niçin gizli tutulmuştur?
2. İmtiyaz Sözleşmesinde Osmanlı egemenliğini ihlâl edecek nitelikte hükümler var mıdır?
3. İmtiyaz Sözleşmesinin siyasî sakıncaları var mıdır?
4. İmtiyaz Sözleşmesinde Bağdat Demiryolunun Kuveyt'e kadar uzatılması öngörülmüş müdür?
5. Bulgurlu'dan öteye demiryolunun yapımı neden tehir olunmuştur?
6. Kayseri — Sivas — Diyarbakır — Musul — Bağdat hattı yerine Konya — Bağdat hattının seçilmesinde yabancı parmağı (müdahalesi) var mıdır?
7. Doğu Anadolu'da ve Doğu Karadeniz Bölgesinde, Osmanlı devletinin bizzat yapacağı demiryolları dışında, demiryolu imtiyazlarının yalnız Rus sermayedarlarına verileceği hususunda Rusya'ya karşı girişilmiş bir taahhüt var mıdır?

İsmail Hakkı bey, Nafia Nazırının cevaplarını eleştiren konuşmasında, bu soruları Nafia Nazırı Noradunghian efendi ile Hariciye Nazırı Tefvik Paşayı güç duruma sokmak amacıyla sormadığını, aksine konunun Meclis'te görüşülmesinde büyük yararlar olduğunu belirtmiş; böylece, Bağdat Demiryolu İmtiyazı gibi önemli bir meselede Meclis'in manevi desteğine sahip olan Hariciye ve Nafia Nazırlarının dış temaslarında daha etkili olabileceklerini ifade etmiştir.¹⁸

(17) **Takvim-i Vekayi**, (10 kânun-u sani 1324), s. 100, s. 2-3.

(18) **Takvim-i Vekayi**, (17 şubat 1324), no. 138, s. 11.

İsmail Hakkı bey'in Meclis-i Meb'usanın 5 kânun-u sani 1324 tarihli toplantısında okunan ve kabul edilen bu sözlü soru önergesi 14 şubat 1324 (27 şubat 1909) tarihli toplantıda Nafia Nazırı Noradunghian efendi tarafından cevaplandırılmıştır. Nafia Nazırından sonra önerge sahibi İsmail Hakkı bey konuşmuş ve Bağdat Demiryolu imtiyazına ilişkin çeşitli sorunlar hakkındaki görüşlerini ayrıntılı bir şekilde açıklamıştır. Daha sonra, sırasıyla, Erzincan meb'usu Osmanlı Fevzi efendi, Beyrut meb'usu Süleyman el Bestani efendi, İstanbul meb'usu Zöhrap efendi, Halep meb'usu Ali Cenani bey, Konya meb'usu Mehmet Emin efendi ve İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden Selânik meb'usu Cavit bey (ki daha sonra Maliye Nazırı olmuştur.) konuşmuşlardır. Son olarak, Nafia Nazırı bir defa daha söz almış ve konuşmalarda ifade edilen görüşleri cevaplandırmıştır.

Tartışmalarda, konuşmacılar İsmail Hakkı bey'in önergesinde sormuş olduğu altı sorunun dışında, Bağdat Demiryolu İmtiyazı ile ilgili diğer bir çok önemli sorunlara da değinmişlerdir. Bu nedenle, söz konusu görüşmeler, aşağıda, iki bölümde ele alınacaktır : Birinci bölümde, İsmail Hakkı bey'in önergesinde sormuş olduğu altı soru ilgili tartışmalar incelenecek, ikinci bölümde ise, Bağdat Demiryolu İmtiyazının diğer yönleri hakkında ifade edilen görüşler ele alınacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

İSMAİL HAKKI BEY'İN ÖNERGESİNDE SORDUĞU SORULARA İLİŞKİN TARTIŞMALAR

I. Bağdat Demiryolu İmtiyazı Sözleşmesi niçin gizli tutulmuştur?

İsmail Hakkı bey'in bu sorusu, II. Abdülhamit devrinde yabancı imtiyazların büyük bir gizlilik içinde verilmesinden şikayet eden ve bu davranışın sakıncalarını belirten diğer önergelerle aynı çizgidedir. Bu soruya karşılık olarak, Nafia Nazırı Noradung-hian efendi, söz konusu Sözleşmenin özel bir şekilde, özel bir niyetle gizli tutulmuş olamayacağını sandığını söylemiştir.¹⁵ Nazıra göre, o devirde gerek andlaşmaların gerek bu gibi imtiyaz sözleşmelerinin yayımlanmasını ve ilân edilmesini öngören bir kanunî hüküm mevcut değildi. Bağdat Demiryolu İmtiyazı verildikten bir kaç gün sonra, imtiyazın verildiği gazetelerle ilân edilmiş ve İmtiyaz Sözleşmesinden kırk elli nusha bastırılarak Nezaretçe oraya buraya dağıtılmıştır. Nafia Nazırı, söz konusu imtiyazın önemini kabul ederek, Meclis tarafından istenildiği takdirde, İmtiyaz Sözleşmesinin bastırılmasına hemen başlayabileceklerini söylemiştir. Hatta, Nazır, yalnız Bağdat Demiryolu İmtiyazının değil, bütün imtiyaz sözleşmelerinin Nezaretçe yayımlanmasını düşündüklerini, Bütçe'ye yayın için koymuş oldukları meblağ Meclis tarafından kabul edildiği takdirde, bütün imtiyaz sözleşmelerini yayımlayabileceklerini ifade etmiştir.

Buna karşılık, İsmail Hakkı bey İmtiyaz Sözleşmesinin özel olarak elli nusha bastırılmasının genel bir yayın olarak nitelendirilemeyeceğini, bu nedenle de Sözleşmenin yayını ile beklenen yararın sağlanamadığını belirtmiştir.²⁰ İsmail Hakkı bey, Bağdat Demiryolu İmtiyazı gibi milyonlarca halkı ilgilendiren ve memurlara

(19) *Ibid.*, s. 9.

(20) *Ibid.*, s. 11.

görevler yükleyen bir imtiyaz sözleşmesinin yayımlanmamasında bir resmî anlam (mana-yı resmi) bulunduğunu iddia etmiştir. Konuşmasının bir başka yerinde, İsmail Hakkı bey, söz konusu imtiyazla ilgili teşebbüslerde ve nihayet imtiyazın verilmesinde carî olan gizliliği şu şekilde eleştirmektedir :

«Bağdat hattının şimdiki güzergâhına gelince : Hat evvelâ Konya'ya kadar temdit olundu. Ondan sonra bir takım teşebbüsler oldu. Bu teşebbüsler bizim şimdiki şekli meşrutiyetimizle kabil-i telif olmadığı gibi, o teşebbüslerin neticesi olan bu mukavelenamenin tanzimi de hür ve serbest bir memleketin ihtiyacatına muvafık değildir. Bir çok kimselerin nüfuzu cereyan etmiş, bir takım adamlar müdahale etmişler, onun üzerine böyle bir mukavelename akdolunmuş. Yoksa, esasen, imtiyaz verildiği zaman her halde bazı şeraite riayet etmek lâzım gelirdi. İmtiyaz münakaşa edilir, ilân olunur, ondan sonra ihale edilir, daha müsait şerait gösterecek sermayedar var ise imtiyaz onlara teklif edilir idi. Öyle yapılmadı. İmtiyaz bu ahval ve şerait-i munzama ile verilmedi. Gizli yapıldı. Hep Saray'dan verilen emirler üzerine akdolundu. Ne dereceye kadar iyi oldu? Vakıa, min haysil netice, Bağdat'a kadar gidecek 2.800 km. tulünde bir hat cesim bir damardır. Vücut-u Devlete isale-i hayat edecek ve elbette faide verecek. Fakat, bütün bütün bunu zarardan hali addedemeyiz. Çünkü daha nafi şeraitle inşası elbette mümkün olurdu.»²¹

Konya meb'usu Mehmet Emin efendi de İmtiyaz Sözleşmesinin gizli tutuluşunun maksatlı olduğunu ileri sürmüştür.²² Mehmet Emin efendi Konya — Ereğli arasındaki hattın yapımı sırasında, istimlâk sorunu ile ilgili olarak,²³ Sözleşmenin bir nüshasının Konya vilayetinden defalarca istenildiğini belirtmiş, gerek Vilayet'in gerekse Sözleşme hükümlerini bilenlerin bu konuda sustuklarını ifade etmiştir. Mehmet Emin efendi'ye göre, Sözleşmenin «istenildiği halde gönderilmemesinde elbette bir maksat olduğu anlaşılabilir».²⁴

(21) *Ibid.*, s. 13.

(22) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 7.

(23) İmtiyaz Sözleşmesi madde 6. Mehmet efendinin konuşmasına yanlılıkla 40 ıncı madde olarak geçirilmiştir.

(24) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 7.

II. İmtiyaz Sözleşmesinde Osmanlı egemenliğini ihlal edecek nitelikte hükümler var mıdır?

Bu soru ile ilgili olarak, Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian efendi İmtiyaz Sözleşmesini yukarıdan aşağıya okuduğunu, diğer sözleşmeleri göz önünde bulundurduğunu ve «orada Devlet-i Aliyemizin hakimiyetine dokunur hiç bir nokta görmediğini»²⁵ söylemiştir. Egemenlik kavramına kapsamlı ve geniş bir anlam vermek istemeyen İsmail Hakkı bey de, Nafia Nazırının bu sözlerine katıldığını ifade etmiş, ancak Sözleşmenin millî çıkarlara aykırı bazı kayıtlar ihtiva ettiğini de belirtmekten geri kalmamıştır.²⁶ İsmail Hakkı bey'in Sözleşmede millî çıkarlara aykırı bulunduğu kayıtlar aşağıda ikinci bölümde ele alınacaktır.

III. İmtiyaz Sözleşmesinin siyasi sakıncaları var mıdır?

Nafia Nazırı Noradunghian efendi bu soruyu da olumsuz olarak cevaplandırmış ve İmtiyaz Sözleşmesinin herhangi bir siyasî sakıncası bulunmadığını ifade etmiştir. Nafia Nazırı demiştir ki :

«Devlet-i Aliye şimendüferleri yaparken daima ecnebi sermayedarına müracaat etmekte ve etmesi de tabiidir. Eğer şimendüferin sermayesini koyanlar filan devlet tebaasından diyerek bunun siyasî noktasını düşünecek olursak, o biraz uzağa götürür bizi. Ve zannederim, hiç bir zamanda hiç bir faideyi müntic olmaz. Çünkü efendim, malûmunuzdur ki bu gün aksiyon denilen yani hisse senedatı, yani tahvilat, madem ki herkesin elinde; her gün almağa, vermeğe, satmağa muhayyerdirler Binaenaleyh bu gün filan memleketin malı olur, diğer gün filan ahalinin, filan memleket ahalisinin olur. Onun için, bu hususta dahi tekrar ederim, siyaseten düşünecek, merak edecek bir noktamız yoktur».²⁷

İsmail Hakkı bey, hisse senetlerinin elde ele dolaşabileceği ve bu nedenle de iktisadî ve siyasî nüfuzun söz konusu olmadığı şeklinde özetlenebilen bu görüşe de katılmadığını ifade etmiş, bu gibi imtiyazlarla ilgili olarak çeşitli sermayedarlar arasındaki iktisadî nüfuz mücadelesinin siyasî açıdan da önemli olduğunu ve hele Osmanlı ülkesi gibi «mamuriyeti henüz derece-i matlubeye vasil ol-

(25) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 9.

(26) *Ibid.*, s. 14.

(27) *Ibid.*, s. 9-10.

mamış ve uhud-u atikaya tabi olan bir yerde»²⁸ siyasî sakıncaları bulunduğunu belirtmiştir. İsmail Hakkı bey, konuşmasında, Nafia Nazırının yabancı sermayenin hisse senetleri veya tahvillerle elden ele dolaşabileceğini, dolayısıyla «siyaseten düşünecek merak edecek bir noktamız» bulunmadığı görüşünü haklı olarak şu şekilde çürütmüştür.

«Demin Nazır beyefendi hazretleri buyurdular ki, sermaye hamiline muharrer tahvilat ve hisse senetleri şekline ifrağ olunduğunu, muharrer olduktan sonra kime verilir ise verilsin bunun ehemmiyet-i siyasiyesi yok. Bendeniz o fikre iştirak etmem. Çünkü zaten bu mukavelenamede bir kumpanyanın, yani kendisine Bağdat Hattı İmtiyazı verilen Şirketin Osmanlı olan mahiyeti değişmemek ve bu imtiyazı başkasına ferağ etmemek şartı vardır. Birincisi bu. Ondan sonra, görüyoruz ki, meselâ Süveyş Kanalı vaktile Fransız sermayesi ile yapılmış iken sonra hissederanı İngiliz olmuş, daha sonra da ekseriyet-i hissederan yine Fransız oluyor. Sonra diğer bir nokta var: Buyurdukları gibi, eğer bir tahvilatın -kimin yed'inde bulunursa bulunsun- zararı olmasaydı, bu günkü günde Avrupa devletleri arasında mahza bir hissedarlık için münaakaşa olmazdı. Meselâ demezlerdi ki % 40 sermayesini Almanlar versin, % 20 sermayeyi İngilizler versin. Şimdiye kadar muhtelif tertibat icra olundu. Fakat hiç bir neticeye destris olamadık. Daha evvel Fransız sermayederanı iştirak etmek istediler. Fakat beş sene mukaddem Mösyö Delcassé irad ettiği nutukta eğer Fransız sermayesi de gerek sermayeye iştirak hususunda ve gerek inşaata iştirak hususunda Almanlarla müsavi derecede bulunmazsa Fransız sermayesi iştirak etmez demişti. ...Almanya kumpanyası buna muvafakat istemedi. Fransızlar gerek umur-u idarede yani meclis-i idarede ve gerek müdüriyet hususatında istediler ki müsavat olsun. Olamadı ve iş o vakit geri kaldı. Bilahare Transval muharebesinden sonra -zannederim ki Bağdat hattı ile Transval muharebesi arasında bazı münasebet vardır. Zira diyorlar ki eğer Transval muharebesi olmasaydı bu hattı kolay kolay verilmezdi.- Bu muharebeden sonra dahi bir itilâf daha... Bu itilâf sermayedarlar arasına takarrür edebile-

(28) Takvim-i Vekayi, (18 şubat 1324), no. 139, s. 4.

cek bir şekil aldı. % 30 İngiliz sermayedarını iştirak etsin. % 30 Fransız sermayedarını iştirak etsin. % 30 da Alman sermayedarını iştirak etsin. Geri kalan % 10 da ya Rusya sermayedarını veyahut Rusya'nın sermayesi yoksa-ki zannederim yoktur-Belçika, Hollanda gibi küçük hükümetler tebaası iştirak eylesin denildi. Fakat o sırada İngiltere ile Fransa arasında hasıl olan itilâf ve İngiltere ile Almanya arasında zuhur eden zıddiyet üzerine bu iş neticelenemedi. İngiltere hükümetinin tasviyesi üzerine Fransa hükümeti sermayedarını bu işe iştirakten men etti. Yani demek isterim ki, bu sermaye böyle yalnız nama muharrer olunca Nazır bey'in buyurdukları gibi ehemmiyet-i siyasiyesini gaip etmiş olmaz. Bağdat meselesi yeni bir şey olmayıp belki altmış seneye yakın bir zamandanberidir.»²⁹

Yaşadığı devirde dünya olaylarını çok yakından izleyen ve bu olayların altında yatan iktisadî nedenleri çok iyi gören Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey, gelişmiş Avrupa devletlerinin Osmanlı İmparatorluğu, İran ve Fas gibi gelişmemiş ülkelerdeki iktisadî ve siyasi nüfuz mücadelelerini Osmanlı Meclis-i Meb'usana anlatmakta ve Bağdat Demiryolu ile ilgili olarak Avrupa devletleri arasında yürütülmekte olan iktisadî ve siyasî rekabetin bir savaşa yol açabileceği ihtimalinden söz etmektedir. İsmail Hakkı bey'in, Birinci Dünya Savaşından beş yıl önce söylemiş olduğu aşağıdaki sözleri peygamberce bir kehanet olarak değil de, temelleri devletler arasındaki iktisadî ilişkilere dayanan sağlam bir gözlem olarak nitelendirmek gerekir. İsmail Hakkı bey demiştir ki :

«Şimendüferlerin, malûmunuzdur ki, yalnız cihet-i iktisadiyesi nazar-ı dikkate alınmaz. Ehemmiyet-i siyasiyesi de vardır. Bahusus bizim gibi öyle mamuriyeti henüz derece-i matlubeye vasıl olmamış ve uhud-u atikaya tabi olan bir yerde böyle külliyetli sermayelerle yapacakları binlerce şeylerin elbette bir ehemmiyet-i siyasiyesi ve hatta diyebilirim ki bir mahzur-u siyasisi vardır. Bu ise kabil-i inkâr değildir; ve burada şimdi ispat edeceğim. Biz bu şimendüfer imtiyazını Alman Kumpanyasının ismi, mukavelesi mucibince ismi Osmanlıdır, fakat şimdi isme itibar yoktur, itibar lafza ve mebaniye değil, maksat ve meaniyedir. Avrupa'da bunun Osmanlı Kum-

(29) Takvim-i Vekayi, (17 şubat 1324), no. 138, s. 11-12.

panyası olduğuna kimse inanmadı ve inanmıyor. Almanya'ya mümaşaat gösteriliyor diye hayli tazyikata uğradık ve adeta memleketimizde bir yarış, bir müsabaka oldu ve imtiyaz istihali için herkes niçin ona olsun da, bana, bize olmasın dedi. Zayıf devletlerin hali böyledir. Zayıf devletlerin zararı yalnız kendileri için değildir. Diğer devletler için de bazan tefrikayı mucib olur ve onların arasında belayı mucip oluyor. Devr-i Sabıkta bizim devletimizin hali buna bürhan-ı celidir. Fas'taki, İran'daki ahval-i müellimeyi görüyoruz. Onların kendileri için mazaratları olduktan maada Avrupa devletleri arasında da daima mazarrata, daima ihtilâfta ve hattâ muharebata badi oluyorlar. Bir kere bunun ehemmiyet-i siyasiyesi bu suretledir. Bahusus, böyle uzun bir hattın diğer bir ehemmiyeti vardır. Meselâ, Sibiryâ hattı. Bendeniz tabîî temenni etmem, fakat böyle medid hatların hitamını müteakkip beşeriyat bazı felaketlere uğramıştır. Ümit Burnu hattından sonra Transval muharebesi olmuştu. Sibiryâ'dan sonra Japonya muharebesi oldu. Bağdat hattının temdidi lüzumu bir rekabetten hasıl oldu. Ümid etmem ki, bizim memleketimiz de bu hattın yüzünden dahi bir netice-i müessife ve müellife zuhur etsin. Fakat herhalde Bağdat hattının bir rekabete sebebiyet verdiği muhakkak ve kat'idir. ve bu rekabetin yüzünden en ziyade mutazarrır olan devlet de Devlet-i Osmaniye olmuştur. Çünkü bunun neticesinde bir takım taahhüdât altına girmiştir».³⁰

IV. İmtiyaz Sözleşmesinde Bağdat Demiryolu'nun Kuveyt'e kadar uzatılması öngörülmüş müdür?

Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'nde deniz ulaşımına elverişli bir limanda sona ermesi konusu, o tarihte Hindistan yolu üzerindeki hakimiyetini devam ettirmek için hiç bir fedakârlıktan çekinmeyen İngiltere'yi çok endişelendirmiş ve İngiltere'nin Bağdat Demiryolu İmtiyazına olan itirazlarının temel nedenini teşkil etmiştir. 1899 yılında Bağdat Demiryolu İmtiyazının *Deutsche Bank*'a verildiğinin ilanı üzerine, o tarihte Hindistan Valisi (*Viceroy*) bulunan Lord Curzon'un teşebbüsü ile, İngiltere Kuveyt Şeyhi ile gizli bir anlaşma yapmıştır.³¹ Bu anlaşma ile, Kuveyt Şeyhi İngi-

(30) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 4.

(31) Earle, *op. cit.*, s. 198.

liz Hükûmetinin «himayesi» altına girmiş ve Kuveyt'te bulunan İngiliz müşavirin rızası olmadan milletlerarası alanda herhangi bir anlaşma yapmamayı taahhüt etmiştir. 1900 yılında, Bağdat Demiryolunun Kuveyt'te sona ermesi ve orada bir liman yapılması imkanlarını araştırmak üzere, bir Alman teknik heyeti Kuveyt'e gitmiştir. Bu heyetin yapmış olduğu temaslarda Kuveyt Şeyhi'nin Alman isteklerine pek müsait davranmadığı görülmüştür. Bunun üzerine, II Abdülhamit aslında Osmanlı egemenliği altında bulunan Kuveyt'e asker göndermiş, ancak Basra Körfezinde İngiliz Donanmasının bulunması nedeniyle bu hareketten herhangi bir sonuç alınamamıştır.³²

«İmtiyaz Sözleşmesinde Bağdat Demiryolu'nun Kuveyt'e kadar uzatılması öngörülmüş, müdür?» sorusunu cevaplandıran Nafia Nazırı Noradunghian efendi, Sözleşmede Demiryolunun Kuveyt'e kadar uzatılması hususunda herhangi bir sarahat bulunmadığını belirtmiştir. Nafia Nazırı siyasî alanda İngiltere'nin yapmış olduğu itirazlara hiç değinmeden, konuyu incelenmesi gereken teknik bir sorun olarak Meclis'e sunmağa çalışmıştır. Gerçekten, Nafia Nazırına göre :

«Nafia Nezareti bugün bilmez ve bilemez Şimendüferin nokta-i intihası neresi olacaktır. Çünkü bu bir tetkikata muhtaç keyfiyata muhtaç. Gerek vakit kazanmak noktasından, yani nakliyatça ve gerek acaba daha teshil olunacak bir nokta var mıdır ve gerek Bağdat Şimendüferinin intihâ noktasından Bombay'a veya ... gidecek yolların hangisine daha ziyade tesir edecek vapurların yanaşmasına. Bunlar bakılmağa, mahalca tetkik edilmeğe şayandır, muhtaçtır. İhtimal Kuveyt'ten beri limanlar da bulacağımız. Buraları şimdilik meçhuldür bize ve tayini de mümkünsüzdür».³³

Konuyu Nafia Nazırı gibi teknik açıdan değil de, daha çok siyasi açıdan ele alan Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey ise, imtiyaz fermanının ilk verildiği tarihte Kuveyt sorununun var olduğunu belirtmiş, «fakat İngiltere tarafından daha doğrusu İngiltere'nin Hindistan valisi tarafından vaki olan itiraz üzerine bu cihet meşkûk ve meskûk bırakıldı» demiştir.³⁴ İsmail Hakkı bey, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir kazası (kaymakamlık) olan Kuveyt üzerinde, İn-

(32) *Loc. cit.*,

(33) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 10.

(34) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 4.

giltere'nin Osmanlı ülke-bütünlüğünü tanımayarak himaye kurmasını eleştirmiştir. Bununla beraber, sözlerinin kötü yorumlanmamasını ve İngiltere'ye karşı bir düşmanlık beslemediğini de açıklayan İsmail Hakkı bey, karşılıklı iyi niyetin Kuveyt sorununu çözüme vardiacağını ifade etmiştir. İsmail Hakkı bey'e göre, İngiltere'nin Kuveyt'te önemli bir çıkarı bulunmamaktadır. Demiryolu Kuveyt'te sonuçlanacak olursa, bundan en çok İngiltere'nin yararlanacağı açıktır. Emin bir liman olursa, İngiltere'nin Basra Körfezindeki ticareti gelişir; Hindistan ile ulaştırması düzenli ve süratli bir şekilde olur. İngiltere'nin bu maddi çıkarılara ilâveten bir de manevi çıkarı bulunmaktadır. Milyonlarca müslüman tebaaya malik olan İngilterenin, aynı zamanda Halifeliği de içinde bulunduran Osmanlı Devletini memnun etmesi, manevi bakımdan, Kuveyt gibi birkaç köyden ibaret önemsiz bir yer üzerinde şüpheli bir hak iddia etmesinden daha yararlıdır. Hariciye Nazırının İngiltere ile olan yakın ilişkilerine değinen İsmail Hakkı bey İngiltere Hükûmeti nezdinde yapılacak teşebbüsler sonunda bu konunun iyi bir sonuca bağlanacağını ümit etmektedir.³⁵

V. Bulgurlu'dan öteye demiryolu yapımı neden tehir olunmuştur?

Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian, bu soruyu cevaplandırırken, Bağdat Demiryolu'nun yapımına otuz kırk yıl önce başlanmamış olmasına teessüf ettiğini belirtmiştir.³⁶ Nazıra göre, «Devlet'in hayat damarı» olarak nitelendirdiği bu hattın yapımına otuz kırk yıl önce başlanmış ve hat bu konuşmayı yaptığı 1909 yılı içinde tamamlanmış olsa idi, Osmanlı Devletinin iktisat, ticaret ve siyaset noktalarında mevkii son derece kuvvetli olacaktı. Bu nedenle, Noradunghian efendi, Nafia Nazırı tayin edildiği gün, ilk işinin Şirket'in yetkililerini çağırarak Bulgurlu'dan sonra Sözleşme'de sekiz yıl içinde yapılacağı kabul edilen 840 Km.lik hattın daha kısa bir süre içinde tamamlanmasını sağlamak olduğunu söylemiştir. Nafia Nazırı, bu sekiz yılın hemen beş altı yıla indirilme ihtimali bulunduğunu belirtmiş ve daha sonra Osmanlı Hükûmetinin bu alanda taahhütlerini nasıl yerine getireceği sorununa geçmiştir :

«Fakat, bu yolun çabuk yapılması için lâzım olan şey evvel emirde taahhüdümüzü ne suretle ifa edeceğiz? Nereden vereceğiz? Malumunuz 840 km. kadar yapılacak bir hat.....için verilecek teminat akçası, yahut çıkarılacak

(35) Loc. cit.,

(36) Takvim-i Vekayi, (17 şubat 1324), no. 138, s. 10.

tahvilatın senevi temettuatını hesap edecek olursak, bu para ne suretle tedarik edilecek ve verilecektir? Düşünülürse, mukavelede.....Düyun-u Umumiye'de olan fazla-i varidattan verilecektir. İmdi, bu hususta ...bilmek lâzım. Düyun-u Umumiye'nin ne kadar parası artmakta senevi ve şimdiye kadar olan tahvilatlarından tenzil edilecek olursa ne vakit oluyor ki buna mukabil tamamile versin? Mamafih zannederim, eğer gayret olunur ve fazla-i varidatımızla Devletin tamamile bütçesinin tanzimi ve her taraftan kavaninin tatbiki ve meselâ hasılat-ı umumiyenin yani mevaridat-ı umumiyenin tamamile infaz olunur ise, şüphem yoktur ki, efendim, şu taahhüdât dairesinde yani Bulgurlu'dan Halebe kadar olan hat beş altı seneye kadar yapılır ve ona karşı tedarik olunacak, yani elde edilecek mebalîğ tedarikinde müşkilât hasıl olmaz».³⁷

Bağdat Demiryolunun yapımında Osmanlı Hükûmetinin malî alanındaki taahhütleri ve özellikle kilometre teminatı konusu, Osmanlı Meclis-i Meb'usânında bir çok konuşmacı tarafından çeşitli yönleri ile ele alınmıştır. Bu konuya ilişkin tartışmalar aşağıda ikinci bölümde incelenecektir.³⁸

VI. Kayseri — Sivas — Diyarbakır — Musul — Bağdat hattı yerine Konya — Bağdat hattının seçilmesinde yabancı parmağı (müdahalesi) var mıdır?

Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian, bu sözlü soru ile ilgili olarak, Bağdat Demiryolu'nun güzergâhının seçilmesinde herhangi bir yabancı müdahalesi bulunmadığını ifade etmiştir. Nafia Nazırına göre, Demiryolunun Orta Anadolu'dan geçmesinde bazı iktisadî sakıncalar görülmüş ve bu nedenle de Konya-Adana-Halep hattı tercih olunmuştur. Nafia Nazırı demiştir ki :

«Efendim, sual ediliyor ki, bu hattın güzergâhı yukarıdan alınacağı yerde, aşağıdan; yani Kayseriye'den yahut Ankara'dan Kayseriye'ye, Diyarbakır'e, Musul'a gidecek yerde, aşağı taraftan alınmıştı. Bu bir ecnebi tediri ile olmuş gibi telakki olunmuş. Bu yanlıştır, efendim. Çünkü, evrakın mütalâasından dahi anlaşılıyor ki, eğer Anadolu'nun ortasından geçmek, iktisat noktasından bazı mezahir hatıra gelmiştir. Masarif daha görül-

(37) Loc. cit.,

(38) Bk. aşağıda s. 36-41.

müş, daha pahalı olacak idi. Ve Bağdat hattının güzergâhı daha uzak olacak ve iskelelere daha uzak kalacağı düşünülmüş ve gayrihim. Şu noktalardandır ki Konya hattı tercih olunmuştur. Yukarıki Kayseri-Sivas-Diyarbakır hattının inşasında ecnebi müdahalesi yoktur».³⁹

Aslında, Nafia Nazırı Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul hattının seçilmemesi için Rusya'nın Osmanlı Hükûmeti üzerinde yapmış olduğu siyasî baskıyı Meclis-i Meb'usana anlatmamaktadır. Oysa, Rus Hükûmeti İstanbul'daki elçisi Zinoviev aracılığıyla, böyle bir güzergâhın Kafkaslardaki Rus hududunu stratejik açıdan tehdit ettiğini ve bu şekle kabul edilemeyeceğini; Rus istekleri kabul edilmediği takdirde ise, 1878 Berlin Andlaşmasında tesbit edilen tazminatın ödenmemiş kısımlarının alınması için acil tedbirlere başvurulacağını Osmanlı Hükûmetine bildirmiştir. Osmanlı Hükûmeti bu isteklere boyun eğmiş ve söz konusu güzergâhtan vaz geçilerek, yerine Konya-Adana-Halep hattı kabul edilmiştir.⁴⁰ Nafia Nazırı Noradunghian efendi bu tarihi gerçeği gizlemekte ve güney yolunun seçilmesinde tamamen iktisadî mülâhazaların rol oynadığını söylemektedir.

Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey, konuşmasında, iktisadî açıdan, güney yolunun değil de, Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul hattının seçilmesi gerektiğini ve bu nedenle de Nafia Nazırının görüşlerine katılmadığını belirtmiştir. İsmail Hakkı bey'e göre :

«Nazır beyefendi hazretleri buyurdular ki, Kayseri'den bir hat temdidi masarif-i külliye için icap ettiği ve menafi daha az olduğu için bu hattın inşasından sarfı nazar olundu. Bendeniz bu fikre iştirak etmem. Bendeniz derim ki, tetkik etmekte olduğumuz güzergâh bir kere Toros Silsile-i Cebeline müsadif olmak hasebiyle daha mebdinde iken müthiş bir maniaya uğruyor ve masrafı daha külliyetli oluyor. Saniyen, cenuptan geçen hattın vereceği varidat ve ümrana vaki olacak tesir ve menfaati zannetmem ki yukarıki hattın vereceği ümran ve varidata mukayyes olsun. Eğer, mutlaka hattı cenuptan geçirmek icap edeydi, İskenderun'dan temdit edilmeli idi. Boyunca temdit edilebilir Fırat sahili tercih olunmalı idi. Zira bu suretle, gayet münbit arazi mamur olurdu. Kayseri-Sivas güzergâhı ise, daha mamur yerlerden yani

(39) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 10.

(40) Earle, *op. cit.*, s. 149.

Sivas gibi, Harput gibi, Diyarıbekir gibi yerlerden geçecekti. Oralari hep mamur ve mahsuldar yerlerdir. Halbuki cenupta, meselâ Halep'ten Musul'a kadar olan yerler daha münbit değildir; daha aşağı yerlerin de mamuriyeti yoktur ve bundan dolayı da varidat azalınca teminat akçası nokta-i nazarından vereceğimiz fazla paralar da artacaktır. İşte bundan dolayı bendeniz Nazır beyefendi'nin fikrine iştirak edemem».⁴¹

VII. 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?

Rus Hükûmeti, Osmanlı Hükûmeti üzerine yaptığı siyasî baskılar sonunda, sadece Bağdat Demiryolu'nun güzergâhını değiştirmekle kalmamış, aynı zamanda, Osmanlı hükûmetinden, Doğu Anadolu'da ve Doğu Karadeniz bölgesinde ileride yapılacak demiryolları ile ilgili olarak önemli bir taahhüt elde etmiştir. Gerçekten, 1900 tarihli Karadeniz Anlaşmasına göre, II. Abdülhamit Doğu Anadolu'da ve Doğu Karadeniz bölgesinde, Osmanlı devletinin bizzat yapacağı demiryolları dışında, demiryolu imtiyazlarının sadece Rus vatandaşlarına vereceğini ve bu imtiyazların en azından Bağdat Demiryolu imtiyazı kadar müsait şartlar ihtiva edeceğini taahhüt etmiştir.⁴² İsmail Hakkı bey'in bu anlaşma ile ilgili olarak sorduğu soruyu, Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian efendi, Hariciye Nazırı vekili sıfatı ile, şu şekilde cevaplandırmıştır :

«Yalnız deniliyor ki, Rusya hükûmeti ile acaba bir taahhüt var mıdır? Karadeniz'de ve o taraflarda yapılacak şimendüfer hatlarının Devlet-i Aliye yapmayacak olursa Rus sermayedarına verilmesi için bir taahhüt var mıdır? Bu taahhütün mahiyeti ve esası nedir? Soruluyor. Bu husus hakkında şu dakikada vakıa tamamen izahat-ı resmiye vermeğe mazur isem de yalnız bir şey söyleyebilirim. Efendim, usul-u Meşrutiyetin Rusya'da henüz takarrur etmediği bir zamanda ve Devlet-i Aliyenin de usul-ü Meşrutiyeti takarrur etmediği bir zaman yapılmış olan her ne mukavelat, mukarrerat-ı saire bulunursa ahiren teşkilât-ı cedidede görülecek olan tadila-

(41) Takvim-i Vekayi, (17 şubat 1324), no. 138, s. 12-13.

(42) Earle, op. cit., s. 149.

tı hakkında tarafeyn öyle bir vaziyette bulunuyor, birbirini anlamağa ve birbirinin hukukuna riayet etmeğe devr-i Meşrutiyette bulunan Hükûmetler o kadar riayet etmeğe dikkat ediyorlar ki, bendeniz derim ki efendim, madem ki Rusya Hükûmeti ile biz dostluktayız, madem ki Rusya Hükûmeti ile her ne mesailimiz olursa şüphe yoktur ki Meşrutiyet dairesinde birbirimizi anlayacağız ve onu tarafeynin hukuku dairesinde tesviyeye muvafak olacağız. (Alkışlar).⁴³

Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey, Rusya ile nota teatisi suretiyle yapılan bu anlaşma hakkında daha ayrıntılı bilgi vermiş, anlaşmayı teşkil eden notaların karşılıklı taahhütleri ihtiva ettiğini belirtmiştir. Bu notalarla, Rus Hükûmeti de o tarihte Rusya'da bulunan bazı kimseleri Osmanlı ülkesine iade etmeyeceğini taahhüt etmiştir. Meşrutiyetin ilânı üzerine söz konusu şahıslar Osmanlı hükûmetinin demiryollarının yapımına ilişkin taahhüdünün de düşmesi gerektiğini belirtmiştir. İsmail Hakkı bey, gerekirse, Osmanlı Hükûmetinin Kuzey Anadolu'da Hicaz hattı gibi demiryolu yapabileceğini söylemiş, «o halde bizi tezlil etmekten başka bir mahal ve manası olmayan bu taahhüdün devamında bir sebep göremiyorum. Rusya'nın bundan bir istifadesi yoktur.» demiştir. Daha sonra, Rusyanın da meşrutiyet ve hürriyet devrini yaşadığını söyleyen konuşmacı, Rusya ile devam etmekte olan dostluk ilişkileri içinde, bu konunun çözüme bağlanacağını umduğunu ifade etmiştir.⁴⁴

(43) Takvim-i Vekayi, (17 şubat 1324), no. 138, s. 10-11.

(44) Takvim-i Vekayi, (18 şubat 1324), no. 139, s. 5.

İKİNCİ BÖLÜM

BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZININ DİĞER YÖNLERİ HAKKINDA İFADE EDİLEN GÖRÜŞLER

I. Bağdat Demiryolunun taşıdığı önem ve Bağdat Demiryolunun yapılışına hakim olan mülâhazalar

Bağdat demiryolu imtiyazı ile ilgili olarak yapılan görüşmelerde, konuşmacılardan bir çoğu, Bağdat Demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa devletleri açısından taşıdığı önemi belirtmişlerdir. Konuşmalarda ayrıca Bağdat Demiryolunun yapılışına hakim olan mülâhazalara da değinilmiştir. Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey Bağdat demiryolunun iki bakımdan önem taşıdığını ifade etmiştir.⁴⁵ İsmail Hakkı bey'e göre, İmparatorluğun başkenti İstanbul'u Basra'ya bağlayan 2800 km. uzunluğunda ve adeta Avrupa ile Asya arasında büyük bir köprü niteliğinde olan bir müessese *kendiliğinden özel bir önem taşımaktadır*. Ayrıca, «biz bunu *ecnebi sermayesi ile yaptırarak bir de ehemmiyet-i izafiye bahşediyoruz*. Ve ecnebi sermayesi ile yapılması maksut ve mukarrer olduğundan dolaydır ki bizden ziyade alakadar olanlar...ecnebi sermayederanıdır. Bu meselede ecnebi devletler bizden ziyade alâkadar oluyorlar ve olacaklardır.»⁴⁶ Selânik meb'usu Cavit bey ise, yapmış olduğu konuşmada, Osmanlı devlet adamlarının, Ali Paşalar, Fuat Paşalar ve haleflerinin, iki büyük fikirle uğraştıklarını, birinci fikrin — yani İstanbul'u Avrupaya bağlayan bir demiryolunun yapılması fikrinin — bir çok güçlükler sonunda gerçekleşmiş olduğunu, İstanbul'u Basra'ya bağlayacak bir demiryolunun yapılmasına ilişkin fikrin de o tarihlerde söz konusu edildiğini ifade etmiştir.⁴⁷ Cavit bey'e göre, Osmanlı devlet adamları için «Hilâfet-i İslamiye ile saltanat-ı Osmaniyeyi bir zamanlar Avrupanın değil bütün dünyanın en parlak medeniyetine cilvegâh olmuş

(45) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 11.

(46) *Loc. cit.*,

(47) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 8.

olan Bağdat ve Basra ile birleştirmek ve bir vakitler Dicle-Fırat havzası gibi dünyanın zahire anbarı addedilen fakat sonra bizim elimizde çamur haline, çöl haline, harabezare dönen yerlerden şimendüfer geçirerek oraların geçmiş zamanlardaki tefeyyüz ve refahiyetini iade eylemek elbette hayali telziz ve tahziz edecek bir tasavvurdu.»⁴⁸ Ancak, Cavit bey, Osmanlı İmparatorluğunun böyle bir tasavvuru gerçekleştirebilecek durumda olmadığı görüşünü ifade etmiştir. Cavit bey'e göre :

«Memleketimizin hal ve mevkii Bağdat Şimendüferini inşa etmeğe böyle bir muazzam bir teşebbüsü mevki-i fiile isal etmeğe katiyen müsait değildi. İkibin kilometre tulünde ve lâakal yedi, sekiz yüz milyon frank sermaye ile inşa edilecek olan böyle hattı inşa edecekleri zaman bizim gibi on milyon açıkla kapanan yirmi milyondan ibaret zayıf bir bütçeye malik bir millet değil, hattâ bütçeleri milyarlarla kapanan milletler bile kafalarını ellerinin arasına alarak düşünürler ve sonra teşebbüs ederler. Biz ise ceffelkalem yedi sekiz yüz milyon masrafa arz-ı ihtiyaç edecek bir teşebbüsü iki bin kilometreden ibaret şimendüferi inşa eylemeğe karar verdik. İşte bunun için bu kararımızda katiyen isabet yoktu. Bu şimendüferden evvel bizim için öteye beriye serpiştirilecek bir iki milyonlarla yapılacak teşebbüsât var idi ki, onlar memlekete daha nafi neticeler tevlit edebilirdi. Servetimizi, ümran ve medeniyetimizi, ve refahiyet-i iktisadiyemizi Bağdat Şimendüferinden daha çok fazla tezyide medar olurdu.»⁴⁹

Bağdat Demiryolu imtiyazının verilmesinde Hükümetin herhangi bir rolünün ve etkisinin bulunmadığını ve bir avuç Saray erkânının bu konuda söz sahibi olduğunu belirten Cavit bey, imtiyazın verilmesinde iktisadî çıkarların gözönünde bulundurulmadığını ve daha çok siyasî mülâhazaların hakim olduğunu iddia etmiştir.⁵⁰ Cavid bey'e göre, Bağdat Demiryolunu yaptırmakla Osmanlı Hükümeti «ikibin kilometre tulünde bir hat inşa ediyorum ki düvel-i muazzama dahi bunun altından kolay kolay kalkamaz» diye övünerek Osmanlılara «karşı taazzüm ve tekebbür politikasını» de-

(48) *Loc. cit.*,

(49) *Ibid.*, s. 8.

(50) *Ibid.*, s. 9.

vam ettirecek; dışa karşı ise çizmiş olduğu yanlış politikayı izleyerek böyle bir hareketi lüzumlu sayacaktı.⁵¹

Bağdat Demiryolunun Osmanlı Hükümeti için bir övünme vesilesi olduğu Nafia Nazırı Noradunghian efendi tarafından «öyle bir şimendüfer yapıyoruz ki Avrupa'da bile nadirdir»⁵² sözleri ile ifade edilmiştir. İki ilâ üç bin km. uzunluğundaki demiryolunda saatte 75 km. hızla yol alan trenlerin işletileceğini söyleyen Nafia Nazırı, Bağdat demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu için büyük bir yük olduğunu kabul etmekle beraber, bu demiryolunun sadece halkımızı taşımak için yapılmadığını Avrupa'yı Hindistan'a bağlayacağını ve bu nedenle de Hint yolunun kısalacağını ve Hindistan postalarının Bağdat demiryolu ile nakledilmesi üzerine yılda yaklaşık olarak 400.000 lira kadar gelir sağlanacağını belirtmiştir.⁵³

II. Bağdat Demiryolu İmtiyazının niteliği ve malî yönleri :

Görüşmelerde, Bağdat Demiryolu İmtiyazının niteliği ve malî yönleri, bu konuda söz alan birkaç meb'us tarafından şiddetli bir şekilde eleştirilmiştir. Bağdat demiryolu imtiyazının Osmanlı Hükümetinin borçlandığı para ile Bağdat Demiryolu Şirketine çok tatlı kârlar sağlayan bir teşebbüs olduğu Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey, meb'usu Zöhrap efendi ve Selânik meb'usu Cavid bey tarafından açık bir şekilde ifade edilmiştir.⁵⁴ Gerçekten, adı geçen meb'uslar tarafından da belirtildiği gibi, Bağdat demiryolunun yapımı için gerekli para Osmanlı Hükümeti tarafından borçlanılarak sağlanmaktadır. Bağdat Demiryolu Şirketinin bu aşamadaki rolü Osmanlı tahvillerini tedavüle çıkararak *parayı bulmada aracılık yapma*, bir nevi *tellallık* ve *sarraflık* şeklinde olmaktadır. Bağdat Demiryolu Şirketi bu işlemleri ile zaten bir hayli kâr elde etmektedir. İkinci olarak Şirket demiryolunun yapımını üzerine almakta ve *inşaat müteahhidi* sıfatıyla kâr sağlamaktadır. Üçüncü olarak da Şirket *işletici* niteliğiyle ortaya çıkmakta ve demiryolunu işleterek yine kar sağlamaktadır. Hattâ, ileride görüleceği üzere, Şirket'in kârı, belirli bir karşılık gösterilmek suretiyle de teminata bağlanmaktadır.

(51) **Ibid.**, s. 8.

(52) **Ibid.**, s. 14.

(53) **Loc. cit.**,

(54) İsmail Hakkı bey: **Takvim-i Vekayi**, (17 şubat 1324), no. 138, s. 13 ve 14. Zöhrap efendi: **Takvim-i Vekayi**, (18 şubat 1324), no. 139, s. 6. Cavid bey: **Ibid.**, s. 11.

Şu şekilde, Bağdat Demiryolu Şirketinin, Osmanlı Hükümetinin borçlandığı para ile yaptırılan demiryolundan katmerli olarak tatlı kârlar sağladığını belirten konuşmacılar, imtiyazın malî yönlerine ilişkin bir kaç noktayı şiddetle eleştirmişlerdir. Bu eleştirilere göre,

(a) Bağdat Demiryolu pahalıya yaptırılmaktadır;

(b) Kilometre teminatı yüksektir ve aslında para Osmanlı Hükümeti tarafından borçlanılarak sağlandığı için teminat gösterilmesine lüzum yoktur;

(c) Gayri safi gelirin kilometre başına 10.000 franktan fazla kısmının Şirket ile Hükümet arasında % 40 - % 60 oranında payedilmesi makul değildir.

(a) *Bağdat Demiryolu pahalıya yaptırılmaktadır.*

İmtiyaz Sözleşmesinin 35 inci maddesinde, Bağdat Demiryolu Şirketinin, demiryolunu, kilometre başına itibari değeri 269.110,65 franklık tahvil karşılığında yapacağı öngörülmüştür. Demiryolunun diğer kısımlarının yapımına müsaade edilirken söz konusu fiyatla herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Cavit bey'in sözleri ile :

«Hükümet adeta götürü olmak üzere beher kilometreyi 269 bin franga kabul etti. Bunda tabii bizim büyük zararımız olmuştur. Bu gün Avrupa memleketlerini bırakalım, ahval-i umumiyesi ve arazisinin teşkilâtı tabiiyesi ve avarız-ı mevcude itibarile Bağdat hattının güzergâhına müşabih olan Hindistan'da şimendüfer kilometresi 130 bin franga inşa olunur. 130 bin ile 269 bin frank arasında mühim bir fark vardır. 269 bin frangın tamamını Kumpanyaya ait bir menfaat zannetmeyiniz. .. Meydana çıkacak tahvilâtın % 81 81 ½ dan dun olmayacak bir fiyatla çıkarılması Nizamname mukteziyatındandır. Bu farkı tabii 269 bin franktan indirmek lâzım gelir. Fakat bunu indirdiğiniz takdirde dahi yine arada nazarı dikkatten uzak tutulmayacak ihmal ve müsamaha edilmeyecek bir miktar kalıyor ki, o da bizim zararımızı teşkil eder».⁵⁵

Cavit bey'den önce konuşan İsmail Hakkı bey ile Zöhrap efendi de, kilometre başına tesbit edilen fiyatın çok yüksek olduğunu, dünyanın hiç bir yerinde bu kadar yüksek fiyatla demiryolu yapıl-

(55) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 11.

madığını belirtmişler, piyasaya sürülecek tahvillere ilişkin giderlerin hesaba katılması halinde dahi en azından kilometre başına 40 bin frank bir farkın yine Devlet'in kesesinden çıktığını ifade etmişlerdir.⁵⁶

Demiryolunun maliyeti hakkında yapılan bu şiddetli eleştiriler Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian tarafından büyük bir soğukkanlılıkla cevaplandırılmıştır. Eleştiricilerin 1 kilometre demiryolunun Hindistan'da 130 bin, bir başka yerde 160 bin franga yapıldığını söylemelerine rağmen, başka yerlerde 500 bin, 800 bin franga yapılan hatların mevcut olduğunu belirten Nafia Nazırı, «acaba niçin öbür hatlar ki 500 bin, 800 bin franga yapılmıştır; niçin onlardan bahsolunmuyor da yalnız 130 bin franktan bahsolunuyor» sorusunu sormuştur.⁵⁷ Nafia Nazırı Bağdat Demiryolu İmtiyazının verildiği sırada Osmanlı Hükümeti tarafından herhangi bir keşif yapılmadığını, dolayısıyla Şirket'in kendi hesabını koyarak, eklemeler yaparak, teklifte bulunduğunu ve Hükümet'in bu konuda «elbette» aldanmış olacağını ifade etmiştir. İmtiyaz sözleşmesinin bu şekilde yapılmış olduğunu söyledikten sonra, Nafia Nazırı «madem ki böyle yapılmış, acaba pek çok aldanmış mıyız?» sorusunu sormuş; Hükümetin fevkalâde bir zarar, fevkalâde bir yük altına girmiş olduğu hakkında yapılan eleştiriye karşılık olarak da, konunun «hamdolsun» Nafia Nazırının uykusunu kaçırarak merkezde olmadığını söylemiştir.⁵⁸ Gerçekten, Nafia Nazırına göre :

«Bugün 269 bin frank veriyoruz her kilometre için.. Lâkin bu 269 bin frangi tahkik etsek, acaba Kumpanya'nın sandığına ne girmiştir? *Nafia Nazırı demek bir dereceye kadar Kumpanya'nın da vekili demektir.* Çünkü ihkak olmak için size malûmat vermeliyim. Onların söyleyeceği lakırdıları [nı] tamamile mutlaka bilmelisiniz ki Nafia Nazırı yalnız Hükümetin nokta-i nazarını size ifade eder. [etmez]; icabında Kumpanya'nın ifadesini de size söyler ki, muhakemeniz tam olsun. Bu muhakeme tam olmak için Kumpanya dese ki : Efendim, 269 bin frank veriyorsunuz, ama benim sandığa ne girdi; benim cebime ne girdi? O vakit görürsünüz ki, bir takım taahhüdât var, piyasaya çıkacak kâğıtları, muamelât-ı sarra-

(56) İsmail Hakkı bey: **Takvim-i Vekayi**, (17 şubat 1324), no. 138, s. 14. Zöhrap efendi: **Takvim-i Vekayi**, (18 şubat 1324), no. 139, s. 5.

(57) **Takvim-i Vekayi**, (18 şubat 1324), no. 139, s. 13.

(58) **Loc. cit.**,

fiye ve saireyi tetkik edecek olursanız ve masarif-i saireyi indirecek olursanız, görürsünüz ki, iş 200 bin franktan aşağı iner. Ve bu o kadar kolaydır ki ve bunun hesabı ki, ben sizi bununla şimdi meşgul etmek istemem. Lâkin eğer Nafia Komisyonunuzda yahut bazı zevat gelip de bunu ariz ve amik tetkik edecek olurlar ise, orada derhal o hesapları görebilirler».⁵⁹

Osmanlı Meclis-i Meb'usasında yabancı sermaye çıkarlarını bu kadar açık bir şekilde, büyük bir demagoji ve soğukkanlılıkla savunan Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian'ın bu sözlerine, konuşmayı dinleyen meb'uslar tarafından herhangi bir tepki gösterilmemiştir.

(b) *Kilometre teminatı yüksektir ve aslında para Osmanlı Hükûmeti tarafından borçlanılarak sağlandığı için teminat gösterilmesine de lüzum yoktur.*

İmtiyaz Sözleşmesinin 35 inci maddesinin birinci fıkrasında kilometre teminatı sorunu şu şekilde düzenlenmiştir: (i) Osmanlı Hükûmeti inşa edilecek ve işletilecek hattın her kilometresi için yılda 11.000 frank teminatta bulunacak ve söz konusu teminat % 4 faizli bir istikraz ile karşılanacaktır (ii) Osmanlı Hükûmeti, ayrıca, işletilen demiryolu için işletme giderlerini karşılamak üzere kilometre başına yılda 4.500 franklık bir teminat göstermektedir. Aynı maddenin 10 uncu fıkrasında da, Anadolu Demiryolları hatlarına tahsis edilen teminat akçası fazlası söz konusu 4.500 franklık teminata karşılık olarak gösterilmiştir. Bu duruma göre, Bağdat Demiryolu İmtiyazında kilometre teminatı $11.000 + 4.500 = 15.500$ franga ulaşmaktadır.

İmtiyaz Sözleşmesinde öngörülen bu düzenleme Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey⁶¹ ile Selânik meb'usu Cavid bey² tarafından şiddetle eleştirilmiştir. İsmail Hakkı bey söz konusu teminatın bir «teminat-ı muzaafa» = çifteteminat olduğunu belirtmiş, hattâ teminatın bilinen haddini aşarak üç misline, dört misline ulaştığını söylemiştir. İsmail Hakkı bey demiştir ki :

«Şimendüfer malûmunuz olduğu veçhile iki türlü yapılır : Ya teminat akçası suretile yahut faiz temini suretile. Meselâ, bir Hükûmet bir hattın varidatı kilometre

(59) *Ibid*, s. 13-14. İtalikler tarafımızdan konulmuştur.

(60) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 13.

(61) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 11.

başına mutlaka 10.000, 15.000, 20.000 frank gibi bir meblağa vasıl oluncaya kadar o varidat-ı gayrisafiyeyi temin ve tekeffül eder. Eksik olursa üstünü ekler. Ya böyle olur, yahut da şimendüfer için sarfolunan sermayenin faizi hiç olmazsa % 3, 2, 4, 5 her ne ise temin olunur. Biz ise ötedenberi teminat akçasına alışmışız. Yalnız bir hattımız var ki teminatsız yaptırmışız ve o da Aydın hattıdır. Diğer hatlarımız hep teminat ile yapılmış. Fakat bir teminat usulünü fahiş bir dereceye isal etmişiz. Teminat akçası en mütemeddin yerlerde 8 bin, 9 bin frangi geçmez. Biz ise alışmışız, 10 bin, 15 bin, hatta 18 bin frank kadar teminat akçası verdiğimiz vardır. Bağdat hattına gelince kanun için 15.500 frank vereceğiz. Fakat bu 15.500 frank da bir takım keşmekeşler, dağdağalardan pazarlıklardan sonra bu miktara indirilmiş. Evvelâ, beher kilometre için 17.500 istenmiş; ondan sonra müzakereler, nüfuzlar cereyan etmiş. Güç hal Kumpanya 15.500 franga razı olmak gibi bir atıfet göstermiş. Fakat doğrudan doğruya kilometre akçesi kilometre başına 11.000 franktır. Re'sülmal yani hattın sermayesine mukabil temin olunmuştur. Fakat bu kadarla kalmamış, hem sermaye olarak sarf olunan paranın mukabilini veriyoruz ve bunu 11.000 frank addediyoruz, -ki bu suretle [bir] nevi re'sülmalin faizini temin ediyoruz; hem de her kilometre başına işletme masrafı için 4.500 frank tahsisat gösteriyoruz. İşte 15.500 frank yekûn bu suretle hasıl oluyor. Bu ise bir teminat-ı muzaafadır. İşin teminatı bundan ibaret kalmıyor. Teminat usulünü bu suretle kabul ettikten sonra bu paranın faizini % 4 ayrıca temin ediyoruz. Yani hem teminat veriyoruz, hem faiz. Teminat ve faiz verdiğimizize göre, bari parayı biz tedarik etmesek; Kumpanya parayı bulsa; lâzım gelen re'sülmala biz istikraz etmesek hayır... Parayı da devlet tedarik ediyor. Devlet borçlanıyor ve parayı Kumpanya'ya teslim ediyor. Ondan sonra Kumpanya nev'ama bir müteahhit derecesinde kalmak icap eder. Çünkü Devlet hem kendi istikraz akdediyor; hem de sonra kendisine imtiyaz verilen kumpanya bir müteahhit mahiyetinde kalmıyor. Meselâ, Kumpanya'nın Beyşehir gölünde olduğu gibi, yalnız ameliyatta bulunup da, ameliyatı yapıp da ondan sonra Devlete teslim etmek muvafık olabilirdi. Hakikat, mebalig-i muktaziye Devlet hesabına tedarik olunuyor. Müstakriz dev-

lettir. Borç altında o. Temin eden de o. Böyle bir bar-istikraz altında kalmasına mukabil Kumpanya kefalet etmiyor. Yine teminatı bizden arıyor. Başkasının hesabına olan bu borcumuz için kefalet-i nakdiye göstermeğe mecbur oluyoruz. Tahsisat, karşılık temin ediyoruz. Bu suretle, teminat hadd-i marufunu pek aşıyor; üç misline, dört misline balığ oluyor. Yani üç katlı teminat oluyor. Bu ise hiçbir yerde görülmuş bir şey değildir. Teminat gösterdikten sonra, sermaye için biz niye borçlu olalım? Varsın Kumpanya borçlu olsun. Faka tiş bu kadarla da kalmıyor. İşletme masrafı olarak 4.500 frank, sermaye mukabili olmak üzere 11.000 frank karşılık gösteriyoruz. Bu yetmiyormuş gibi, birçok da muafiyetler bahşediyoruz».⁶²

İsmail Hakkı bey, İmtiyaz Sözleşmesinde Bağdat Demiryolu Şirketine tanınmış olan diğer tali imtiyaz ve muafiyetleri de eleştirdikten sonra, Şirketin bu imtiyaz ve muafiyetlerle elde ettiği yararların Hükûmet tarafından yüklenilen teminat akçasından mahsup edilmesi gerektiğini ileri sürmüş ve Sözleşmenin bu yolda değiştirilmesini teklif etmiştir.⁶³

(c) *Gayri safi gelirin kilometre başına 10.000 franktan fazla da payedilmesi makul değildir.*

İmtiyaz sözleşmesinin 35 inci maddesinin ikinci fıkrasında demiryolunun işletilmesi ile elde edilecek gayri safi gelirin Osmanlı Hükûmetince kilometre başına temin edilmiş olan 4500 franktan, 10.000 franka kadar olan kısmının Osmanlı Hükûmetine ait olacağı, 10.000 franktan sonraki kısmın ise, Şirketle Hükûmet arasında % 40 - % 60 oranında pay edileceği öngörülmüştür. Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey Şirketle Hükûmet arasında yapılan bu paylaşımın nedenini sormuş; gerek sermaye ve gerek işletme Osmanlı Hükûmetince temin edildiğine göre, 10.000 franktan sonraki gayri safi gelirin % 40 ının Şirkete verilmesinde herhangi bir anlam görmediğini belirtmiştir. İsmail Hakkı bey, ayrıca, Osmanlı Hükûmetine düşen % 60 payın, her şeyden önce Demiryolu için çıkarılmış olan Osmanlı tahvillerinin anapara ve faizlerini karşılamak üzere Düyun-u Umumiye İdaresine verilmesini de eleştirmiştir.⁶⁴

(62) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 13.

(63) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 2.

(64) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 14.

III. Osmanlı Hükümetinin göstereceği karşılık sorunu

Bağdat demiryolunun yapımına ilişkin giderlerin Osmanlı Hükümetince nasıl karşılandığı sorunu Selânik meb'usu Cavit bey tarafından ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.⁶⁵ Cavit bey, başlangıçta Hükümetin, İmtiyaz Sözleşmesini, Almanya'nın Osmanlı Hükümetine yeni gelirler sağlamada yardımcı olabileceği düşüncesiyle imzaladığını söylemiştir. Gerçekten, Osmanlı Hükümeti, o tarihlerde, çeşitli andlaşmalar ve imtiyaz fermanları ile ne gümrük usullerinde, ne tekele ilişkin işlemlerde, ne de diğer hususlarda hareket serbestisine sahiptir. Dolayısıyla, Osmanlı Hükümeti, Cavit bey'in belirttiğine göre, Alman sermayesine demiryolu imtiyazını verirken, Alman Hükümetinin, örneğin, Osmanlı gümrüklerinin arttırılmasına muvafakat etmesi suretiyle elde edilecek yeni gelirlerle, demiryolunun yapımına ilişkin giderlerin karşılanabileceğini ümit etmiştir. Cavit bey'in sözleri ile :

«Hükümet bu mukaveleyi akdetmekte takip ettiği maksat ... Almanya'nın varidat-ı cedide tedarikine müzaheretini talepten ibaret idi. Fakat, bu müzaherete malik oldu mu? Yahut Hükümet bu müzaheretin vukua gelmesine intizar eyledi mi? Hayır. İlk 200 km. hat yapılacağı zaman birdenbire mukaveleamenin o hükmü değişti [On] altı bin liradan ibaret olan teminatın gümrüklerden verilmesi mevzuu bahis oldu. O zaman gerek Nafia Nezareti ve gerek Bab-ı Ali, zannedersenem Makam-ı Sadrette bulunan Sait Paşa buna şiddetle itiraz ettiler. Biz bu hattın imtiyazını mahza varidat-ı cedide tedarikine hizmeti olmak maksadı ile verdik; varidat-ı kadimeden karşılık gösterilmesini suret-i kat'iyede kabul edemeyiz diye Mabeyn-i Hümayun'a yazdılar. O zaman Baş Kitabetten gelen tezkerede denildi ki «Ankara hattı yavaş yavaş teminattan müstağni olacak bir hale geliyor. Binaenaleyh şimdi gümrüklerden vereceğimiz bu [on] altı bin lirayı kariben Ankaradan kalkacak teminat akçası ile karşılaştırabilirsiniz. Ses çıkarmayınız.» Hükümet bermutad mutavaat etmeğe, inkıyat etmeğe mecbur oldu. Sonra, o karşılık gümrükten verilmeyip, âşâra nakledildi».⁶⁶

Bulgurlu'dan sonra yapılacak olan 840 kilometrelik ikinci kısım için Düyun-u Umumiye'nin fazla gelirlerinin karşılık olarak

(65) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 11-12.

(66) *Ibid.*, s. 11.

gösterildiğini söyleyen Cavit bey, söz konusu fazla gelirin % 75 inin Hükûmete, % 25 inin de amortisman tahsis edilmek üzere yine Düyun-u Umumiye'ye ait olduğunu belirtmiştir. 1909 yılında Düyun-u Umumiyenin gelir fazlası 500 bin lira olduğuna göre, Osmanlı Hükûmetine ait kısım 370 bin liradan ibarettir. Ancak, Cavit bey, bu miktardan 1940 istikrazına tahsis edilmiş olan 124 bin lira ile ihtiyat akçesi olarak ayrılması gereken 15.000 liranın çıkarılması gerektiğini söylemiştir. Bu duruma göre, Düyun-u Umumiye'nin gerçek gelir fazlası 235.941 lira olmaktadır. Cavit bey'e göre, bu miktar Bağdat demiryolunun dört kısmından sadece ilk iki kısmına karşılık gelebilir. Diğer iki kısma ait karşılıkların da gümrüklerin % 11 den % 15 e çıkarılması ile sağlanabileceğini söyleyen Cavit bey, gümrüklerdeki bu artış ile elde edilecek gelir fazlasının Osmanlı Hükûmetine ait olan % 75 ini hesap etmekte ve yaklaşık olarak bulduğu 963 bin lirayı yukarıda bulduğu 235 bin liraya ekleyerek gelir fazlasını 1.198.000 lira olarak tesbit etmektedir. Bu miktardan, Bağdat Demiryolunun yapımı için karşılık olarak tahsisi gereken 1.130.000 lira çıkarıldığı takdirde, Hükûmetin elinde 60.000 lira kalmaktadır. Bu hesap karşısında, Osmanlı Hükûmetinin olağanüstü ihtiyaçları bulunduğunu belirten Cavit bey, Bağdat Demiryolunun böyle büyük bir karşılık göstermemizi gerektirecek kadar iktisaden yararlı olup olmadığını sormakta ve bu konuda şunları söylemektedir :

«Eğer Bağdat şimendüferi inşasından pek karip bir istikbalde bu derecede bir menfaate intizar kabil olsaydı, bunu kabul edebilirdik. Derdik ki, hernekadar bu varidatı tahsis edecek isek de, aradan beş on sene geçince Bağdat hattı bunu bize iade edecektir. Hayır, bunu katiyen zannetmeyiz. Bağdat şimendüferi bize otuz kırk sene kadar intizar ettiğimiz menafi-i nakdiyeyi iade edemeyecektir... Bağdat Şimendüferi kısmen hali araziden geçecektir ve nüfus-u umumiyesi, nüfus-u meskûnesi gayet cüz'i olan, ahalinin ekserisi göçebe halinde bulunan yerlerden mürur edecek bir hattın karib bir istikbalde azim bir menfaat umulamaz. Bu kavaid-i iktisadiyeye, nazariyat-ı iktisadiyeye külliyyen münafi bir şeydir. Demek oluyor ki, biz otuz kırk sene mütemadiyen ve belki daha fazla bir müddet Bağdat Şimendüferinden menfaat intizar edemeyeceğiz. Halbuki memleketin ihtiyacatı durmaz; gündün güne artar. Bahusus, şimdiden sonra süratle tevessü edecek ihtiyacat vardır. Ve bugün Hükûmet-i Os-

maniyeye yirmi yirmibeş milyon lira kadar bir para lâzımdır ki ihtiyacat-ı fevkalâdesini istifa edebilsin».⁶⁷

Bu ihtiyaçların ancak 25 milyon liralık bir istikraz akdi ile karşılanabileceğini ve bu istikraz için de gümrük gelirlerinde yapılacak artışın karşılık olarak gösterilebileceğini belirten Cavit bey, Bağdat demiryolu için karşılıksız borçlanma yoluna gidilmesini telkin etmektedir :

«Almanların, Alman kavminin fetanet-i iktisadiyesi, teşebbüsat-ı iktisadiyesine dahil oldukları memalikin terakki ve tealisinden kendilerine husule gelecek menafii takdir etmek hususundaki istidat ve dirayetleri Almanların Hükûmet-i Osmaniye tarafından vukubulacak bu yolda bir teklifi de reddetmiyecekleri hakkında bana emniyet bahş olmaktadır. O halde, bir milyon lira karşılık göstermeyerek akdedilecek olan ikrazdan Hükûmet-i Osmaniye ne derece istifade edecekse memleketimizde mevcut teşebbüsat-ı iktisadiyelerinin temin edeceği menfaat itibarile gerek Anadolu Şimendüferinin inşa edilmiş ve ileride inşa edilecek aksamında ve gerek malik oldukları hutut-u sairelerinde istihsal edecekleri menfaat itibarile bizim kadar ve belki bizden ziyade menfaattar olacaklardır. O halde, mesele şuna müncer oluyor : Almanlar bizim bugün terekkiyat-ı iktisadiyemize en ziyade hizmet etmesini memul eylediğimiz şu fazla-i varidatı elimizde bırakmağa muavenet edecek olurlar ise ve biz bu fazla-i varidat ile memleketimizin bütün ihtiyacat-ı iktisadiyesini istifa etmeğe muvaffak olursak o zaman Almanlara teşebbüsat-ı mevcudeleri inşa için gösterdiğimiz teminatın bir kısmı tezayüt edecektir ki Bağdat'tan Basra'ya kadar inşa edilecek hatlara karşılık tedarik etmeliğimiz imkânı da o kadar suhuletle hasıl olacaktır. Yirmi otuz milyon liralık bir sermayeye bel edecek olan topraklarımızın gerek âşâr, gerek ağnam hasılatı, gerek memleketimizin menabi-i saire varidatı tezayüd edecektir».⁶⁸

IV. Demiryolunun yapımı ve işletilmesi imtiyazının yanısıra Şirkete tanınmış olan imtiyaz ve muafiyetler

Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey, imtiyaz Sözleşmesinde, demiryolunun yapımı ve işletilmesi imtiyazının yanısıra, Bağdat De-

(67) Loc. cit.,

(68) Ibid., s. 11-12.

miryolu Şirketine millî çıkarlara aykırı olarak bazı imtiyaz ve muafiyetlerin tanınmış olduğunu söylemiştir. İsmail Hakkı beye göre, bu imtiyaz ve muafiyetlerle Şirketin sağladığı fayda ve çıkarlar, demiryolunun gayri safi gelirleri arasında mütalâa edilmelidir. Böylece, yapılacak mahsup sonunda, teminat akçasından indirim gerçekleştirilebilecek ve Osmanlı Hazinesi de daha az zarar görmüş olacaktır. İsmail Hakkı bey, konuşmasında, imtiyaz sözleşmesinde bu yolda değişiklik yapılması gerektiğini ifade etmiştir.⁶⁹

1. İsmail Hakkı bey'in eleştirileri

İsmail Hakkı bey, konuşmasında, imtiyaz Sözleşmesinde ana imtiyazın yanısıra Şirkete tanınmış olan imtiyaz ve muafiyetleri bütün ayrıntıları ile açıklayarak eleştirmiştir. Buna karşılık, Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian, ikinci konuşmasında bu eleştirilere son derece genel bir cevap vermekle yetinmiştir. İsmail Hakkı bey'in yaptığı eleştiriler şöyledir :

(a) Maden İşletme yetkisi

İmtiyaz Sözleşmesinin 22 nci maddesine göre, «sahib-i imtiyaz nizamat-ı mevzuasına tevfik-i hareket etmek ve bir güne imtiyaz ve inhisarı tazammun etmemek şartıyla demiryolunun hatt-ı muavassıtından itibaren her iki tarafında yirmişer kilometre bed ve mesafede taharri ve keşfedeceği madenleri imal edebilecek»tir. Bu hükümde, görünüşte, herhangi bir sakınca bulunmadığını söyleyen İsmail Hakkı bey, gerçekte Şirket'in bütün imkânları ve muafiyetleri ile İsviçre'den daha geniş bir bölge içindeki madenler üzerinde fiilî bir tekel kurabileceğini ifade etmiştir. İsmail Hakkı bey demiştir ki :

«Bunda zahirde hiç bir mahzur tasavvur olunmaz. Halbuki bu doğru değildir. Adeta, kendi kendimizi aldatıyoruz. Çünkü bir kere Kumpanya ister ki hat madenlerin yanında geçsin, gitsin. Ve hakikaten de öyle yapmıştır. Toros dağlarındaki servet-i madeniye malum olduğu gibi bilhassa Irak cihetlerinde, Ergani cihetlerindeki madenlerin ehemmiyeti kimsece kabil-i inkâr değildir. Ve meselâ Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki Bakû madenlerine, Amerika'daki madenlere muadildir. Çünkü akıyor, nehir gibi akıyor. Daha aşağıda Bağdat civarında öyle cari neft ve petroller var.

(69) Takvim-i Vekayi, (18 şubat 1324), no. 139, s. 2.

Ergani madeninden şimdi vakıa istifade olunmuyor. Vesait-i nakliye mefkud olduğu için o kadar kâr vermiyor. Fakat şimendüfer yapılırsa tabii varidat daha ziyade artar, daha ziyade suhulet kesbeder. Bu madenleri, farzedelim, Kumpanya müsavat dairesinde, şerait-i kanuniye dahilinde işletsin. Fakat şimendüfer kendi elinde. İsteddiği kadar ehven ücretlerle sevkeder. Kezalik bunları işletmek için lâzım gelen muafiyata tamamen maliktir. Maden malzemesi için gümrük resmi vermez. Şimdi kim var ki bu daire dahilinde gelsin de orada maden işletebilsin, rekabet nasıl mümkün olur? Rekabet şerait-i mütesaviye ile olur. Bir taraf müsaadeye malik olunca inhisara malik olmuş olur. Daire-i nüfuza dahil olan arazi adeta İsviçre'den vasidir. Bu suretle bilcümle maadin bir Kumpanyaya terk ediliyor demektir. Bu dolayısıyla bir imtiyazdır. Hem ne madenler ki dünyada misli ve naziri yok». ⁷⁰

(b) *Gümrük muafiyeti*

İsmail Hakkı bey Şirketin demiryolu yapımı için Osmanlı ülkesine ithal edeceği her çeşit malzemenin gümrükten muaf olduğunu belirtmiş, gümrük resminin bu şekilde Devletin kesesinden çıkmış olduğunu, hakkaniyetin gerçekleştirilmesi için, Şirketin gümrükten elde ettiği yararların kilometre teminatı hesabında gözönünde bulundurulması gerektiğini ifade etmiştir. ⁷¹

(c) *Tuğla ve kiremit fabrikaları kurmak*

İsmail Hakkı bey, İmtiyaz Sözleşmesinin, imtiyaz sahibinin hat üzerinde mahalli hükümetin izni ile tuğla ve kiremit fabrikaları kurabileceğini öngören 13 üncü maddesini şiddetle eleştirmiştir. Bu maddenin ikinci fıkrasında, söz konusu fabrikalar için getirilecek makine, araç ve gereçlerin demiryolu araç ve gereçlerine tanınan muafiyetlerden faydalanacaklarını ve kullanılacak kömürün gümrük resminden muaf tutulacağı öngörülmüştür. Böyle bir hükmün, uygulamada, her çeşit rekabeti ortadan kaldıracak nitelikte olduğunu söyleyen İsmail Hakkı bey 2.800 km. lik hat boyunca ne kadar tuğla fabrikası var ise, hepsinin Şirketin elinde bulunacağını ve Şirketin kuracağı fabrikalarla tuğla yapımı için iyi cins toprağa sahip olan Irak'tan dünyanın her tarafına tuğla yollayabileceğini ifade etmiştir. ⁷²

(70) *Takvim-i Vekayi*, (17 şubat 1324), no. 138, s. 14.

(71) *Ibid.*, s. 13.

(72) *Takvim-i Vekayi*, (18 şubat 1324), no. 139, s. 1.

(ç) *Liman yapmak ve Dicle ve Fırat'ta vapur işletmek.*

İmtiyaz Sözleşmesinin 23 üncü maddesine göre, imtiyaz sahibi giderleri kendisine ait olmak üzere Bağdat ve Basra'da ve Zübeyr'den yapılacak şube hattının sona erdiği noktada birer liman yapma hakkına sahiptir. İsmail Hakkı bey limanlarla ilgili olarak diyecek herhangi bir şeyi bulunmadığını söylemiştir. Ancak İsmail Hakkı bey, Şirketin demiryolunun yapımı süresince, gümrük resminden, vergi vs. den muaf olarak Dicle ve Fırat'ta istediği kadar vapur işletebileceğini öngören 9 uncu maddeye değinerek, Şirketin «hep istifade etmek» amacıyla hareket ettiğini ifade etmiştir.⁷³

(d) *Elektrik gücünden faydalanmak*

İmtiyaz Sözleşmesinin 25 inci maddesi, imtiyaz sahibinin, trenlerin hareket ve ışıklandırılması işleri ile çeşitli işletme işlerinde tabii durumda bulunan su güçlerinden elde edilecek elektriği hat boyunca parasız olarak kullanabileceğini öngörmektedir. İsmail Hakkı bey, görünüşte herhangi bir zarar olmadığı intibahı yaratan bu konunun o kadar basit sayılmaması gerektiğini belirtmiş, Şirket'in bu alanda ilgilenebilecek diğer şahıslara karşı bir üstünlüğe sahip olacağını ve elektrik üretme ve kullanma imkânının bir nevi imtiyaz şeklinde süresiz olarak Şirketin elinde kalacağını söylemiştir.⁷⁴

(e) *Tarihî eserleri çıkarma hakkı*

İmtiyaz Sözleşmesinin 27 nci maddesine göre, «ameliyat esnasında zuhur edebilecek asar-ı atika Devletçe mevzu nizamnamesine tabi olacak ve fakat sahib-i imtiyaz bu hususta istida vermek ve ruhsat almak mecburiyetinden müstağni bulunacaktır.» İsmail Hakkı bey bu hükmü eleştirirken, bunun da bir imtiyaz olduğunu, eski eserlerin bir toprak, bir taş veya bir tuğla parçası olmadıklarını, aksine maddi ve manevi değerlere sahip bulduklarını, cükenmez bir hazine olan Babil harabelerinin milyonlar değerinde olduğunu söylemiş, hiç bir devletin ülkesi dahilinde bulunan tarihî eserlerin dışarıya çıkarılmasına izin vermediğini ifade etmiştir.⁷⁵

2. Nafia Nazırı'nın cevapları

Nafia Nazırı Noradunghian efendi, İsmail Hakkı bey'in bu eleştirilerini son derece genel cevaplarla geçiştirmeğe çalışmıştır. De-

(73) *Ibid.*, s. 2.

(74) *Ibid.*, s. 2.

(75) *Loc. cit.*,

miryolu inşa etme ve işletme imtiyazının yanısıra bu gibi imtiyazları usulü dairesinde her şirkete verdiklerini, «sair kumpanyalara nasıl yapılmış ise» imtiyazı Bağdat Demiryolu Şirketine de «aynı şerait ile verdiklerini» belirtmiştir.⁷⁶ Nafia Nazırı Bağdat Demiryolu Şirketi için özel olarak herhangi bir imtiyaz verilmediğini söylerken, Meclis-i Meb'usandan bazı gerçekleri gizlemektedir. Gerçekten, Earle'ün de ifade ettiği gibi, Bağdat Demiryolu İmtiyazında daha önceki imtiyazlarda görülmeyen kolaylık, imtiyaz ve muafiyetler bulunmaktadır.⁷⁷

Madenlerle ilgili eleştiriyi cevaplandırırken Nafia Nazırı, İsmail Hakkı bey'in, Şirket'in bu alanda fiilî tekele sahip olacağı eleştirisine hiç değinmemiştir. Gerçekten, Nafia Nazırına göre :

«Deniliyor ki madenler verilmiş ve o mukavelenin maddesini okuyorum. Herkes gibi, Kumpanya dahi bir maden taharri edip de bir şey bulacak olursa Maden Nizamnamesine tevfikân fermanını alacak. Onun lâzım gelen resmini her fert gibi verecek. Bunda ne fark oluyor efendim. Bunda şu fark var ki eşhas ile. Muahheren teşkil edip de getirmekten ise, bu kumpanya işte zaten var orada. Her tarafta maden bulunduğu vakit, kendisi bulup kendisi bize teklif ederse, o arada başka bir kumpanya bulunmaz, yahut başka eşhas ortaya çıkmaz, çıkıp da bize lüzumu var (demezler) yahut daha menfaatli şartlar teklif etmezlerse bu kumpanyaya verilecektir. Madenin içinde gördüğüm budur. Onun için öyle fevkalâde bir imtiyaz görmüyorum».⁷⁸

Nafia Nazırı, Şirketin tuğla ve kiremit fabrikası kurabilme yetkisine ilişkin eleştiriyi de, yine Şirket'in bu durumda fiili tekele sahip olacağı sorununa değinmeden, şu şekilde cevaplandırmıştır :

«Deniyor ki tuğla ve kiremit yapmağa selâhiyet verilmiş. Bunu kendisi, Kumpanya istemezse biz ona (vermeliyiz). Düşününüz ki nereden geçecek öyle yerlerden orada ne tuğla var, ne kiremit, ne tuğla yapıcı var onları muntazaman yapacak. Bir şirket yapacak; gerek ahali istifade eder, gerek Kumpanya istifade eder; ha Kumpanya yapmış, ha diğer kumpanya yapmış, ha dışarıdaki

(76) *Ibid.*, s. 14.

(77) Earle, *op. cit.*, s. 79.

(78) Takvim-i Vekayi, (18 şubat 1324), no. 139, s. 14-15.

kumpanya gelmiş yapmış. Bunun için de bir fark var ise daha ziyade hemen daha çabuk yapılması için bir kumpanya bulunması. Eğer dense idi ki bu yapacağını pahalıya satacak tuğlaları kiremitleri... Ahaliye şu fiyatla satacak, kullanacağı adamlara vereceği dun, yahut gayet az olacak. Bu gibi şerait olsa diyeceğim yok. Böyle bir şerait yok ve olamaz; ne konmuştur içine. Herkesin yapacağı gibi. Tuğla ve Kiremit için oralarda çünkü yoktur. Kendilerinin istasyonları var. İstasyonların yapılması bir müsaadeden ibarettir».⁷⁹

V. Bağdat Demiryolu Şirketinin yeni şubeler açmada rüçhan hakkına sahip oluşu.

İmtiyaz Sözleşmesinin 12 nci maddesine göre, Bağdat Demiryolu Şirketi Maraş'ta, Ayıntab'a [Gaziantep'e], Birecek'e, Mardin'e, Erbil'e, Yıla (Diala) dan Salâhiye ve Tuzkurmatlı'ya, El Hac (El Badj) tan Hit'e kadar şubeler açmada rüçhan hakkına sahiptir. Buna göre, adı geçen hatlara ilişkin imtiyazların bir başkasına verilmesi kararlaştırıldığı takdirde, Bağdat Demiryolu Şirketi kendisine yapılacak tebligat tarihinden itibaren dokuz ay içinde bu imtiyazı aynı şartlarla kabul edip etmeyeceğini Osmanlı Hükûmetine bildirecektir. İsmail Hakkı bey bu hükmün de Şirket'e bir inhisar (tekel) sağladığını belirtmiştir. Gerçekten, Şirket kendi nüfuz alanına başkasını sokmamak için üçüncü şahısların teklif edecekleri şartlarla demiryolunu yapacaktır. İsmail Hakkı bey'e göre, Şirketin bu rüçhan hakkı mevcut olduğu sürece, dışardan herhangi bir kimse söz konusu hatları yapmağa yanaşmayacaktır.⁸⁰

Bu eleştiriye karşı, Nafia Nazırı Noradunghian efendi, bu hükmün başka yabancı şirketlerin rekabetini önlemek amacıyla İmtiyaz Sözleşmesine konulduğunu, Osmanlı Hükûmetinin veya Osmanlı halkının söz konusu şube hatlarını inşa edebileceklerini söylemiştir.⁸¹

VI. Bağdat Demiryolunun Mersin — Trablus Şam arasındaki sahilde bir limanla Akdeniz'e bağlanması sorunu.

İmtiyaz Sözleşmesinin 12 nci maddesine göre, Osmanlı Hükûmeti, Bağdat Demiryolunun Mersin - Trablus Şam arasındaki sahil-

(79) *Ibid.*, s. 15.

(80) *Ibid.*, s. 2.

(81) *Ibid.*, s. 15.

de bir limanla Akdeniz'e bağlanmasına karar verdiği takdirde, söz konusu şubenin imtiyazını Bağdat Demiryolu İmtiyazındaki şartlarla münhasıran, Bağdat Demiryolu Şirketine verecektir. İsmail Hakkı bey, bu hükmün de fahiş bir şart niteliğinde olduğunu söylemiştir. İsmail Hakkı bey, Bağdat Demiryolunun İskenderun'dan değil de İskenderun'un kuzeyinden geçirilmesinin nedenlerini; İskenderun'dan geçecek bir hattın ne gibi askeri sakıncaları olabileceğini sormuş ve en işlek bir işkele olan İskenderun'un her halde Haleb'e bağlanması gerektiğini ifade etmiştir.⁸² Cavid bey de, konuşmasında, Hükûmetin başlangıçta hattın İskenderun'dan geçirilmesi için ısrar ettiğini, ancak daha sonra, «batıl bir görüşle» demiryolunu dağbaşıdan geçirdiğini söylemiştir. Cavit bey'e göre, Bağdat demiryolunun İskenderun'dan ve gayet verimli olan Amik ovasından geçirilmesi Osmanlı ülkesine daha çok iktisadî çıkar sağlayacaktır. Adana ve Diyarbakır çevrelerinin tabii limanı İstanbul değil, İskenderun'dur. Osmanlı ülkesinde verilen teminatlar dışında da kâr sağlamak amacıyla girişimlerde bulunan Bağdat Demiryolu Şirketi'nin de böyle bir değişiklikte çıkarı vardır; bu nedenle, yapılacak değişiklik teklifini katiyen reddetmeyecektir.⁸³

Nafia Nazırı Noradunghian efendi Bağdat demiryolunun İskenderundan geçirilmesinin iktisadî açıdan daha yararlı olduğunu ifade eden görüşlere katıldığını belirtmiş, ancak Harbiye Nezaretinin bu konuda, askerî mülahazalarla, aksi görüşte olduğunu söylemiştir. Konunun halen (1909) Harbiye Nafia Nezaretleri arasında askıda bulunduğunu söyleyen Noradunghian efendi, Harbiye Nezareti ile temas sağlayarak bu işi takip edeceğini ifade etmiştir.⁸⁴

VII. Anadolu Demiryolunun imtiyaz süresinin Bağdat Demiryolu İmtiyazı Sözleşmesi ile uzatılmış olması

Bağdat Demiryolu İmtiyazı Sözleşmesinin 2 nci maddesinde, imtiyaz süresinin doksan dokuz yıl olacağı ve bu sürenin aynı şekilde Anadolu Demiryolu İmtiyazına da uygulanacağı öngörülmüştür. İsmail Hakkı bey bu hükmü eleştirirken Anadolu (Haydarpasa-Ankara; Eskişehir-Konya) demiryolunda imtiyaz süresinin bu hükümle hiç yoktan arttırıldığını ve muhtemelen 120 yıla çıktığını belirtmiştir.⁸⁵

(82) *Ibid.*, s. 2.

(83) *Ibid.*, s. 9-10.

(84) *Ibid.*, s. 12-13.

(85) *Ibid.*, s. 2.

VIII. Anadolu Demiryolunun, daha sür'atli (saatte 75 km.) trenlerin işleyebilmesi için ıslahı sorunu

İmtiyaz Sözleşmesinin 37 nci maddesine göre, Haydarpaşa - Ankara ve Eskişehir - Konya Demiryolunda daha sür'atli trenlerin işleyebilmesi işlemleri, 8 milyon frangı geçmemek şartı ile, Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından gideri kendisine ait olmak üzere yaptırılacaktır. Ancak bu giderleri ve işletmenin ortaya çıkacağı olağanüstü giderleri karşılamak üzere, Osmanlı Hükûmeti Şirket'e (a) faiz ve ana para karşılığı olmak üzere yılda 350.000 frank ve (b) ekspres trenin işletmeye konulması için de 350.000 frank taksit ödeyecektir.

İsmail Hakkı bey Anadolu Demiryollarında saatte 75 km. giden trenlerin işleyebilmesi için bu demiryollarının ıslahı konusunu «her şeyde mutlaka devlete bir yük yükletilmektedir» düşüncesiyle eleştirmektedir.⁸⁶ Konuşmacılardan Zöhrap efendi de Sözleşmenin 37 nci maddesini ayrıntılı bir şekilde açıklamakta ve Şirketin böylece meşru çıkarlar dışında bir atıfete nail olduğu sonucuna varmaktadır.⁸⁷

IX. Bağdat Demiryolu İmtiyazı hakkında izlenecek politika

İsmail Hakkı bey, Zöhrap efendi ve Cavit bey, yapmış oldukları konuşmaların sonunda, Bağdat Demiryolu İmtiyazı hakkında Hükûmet tarafından izlenebilecek politikaya ilişkin tekliflerde bulunmuşlardır. İsmail Hakkı bey'e göre, Bağdat Demiryolu İmtiyazı ile ilgili olarak dört ayrı yol izlemek mümkündür :⁸⁸

- (a) İmtiyaz Sözleşmesi feshedilebilir ;
- (b) İmtiyaz satın alınabilir;
- (c) Yapımla ilgili çalışmalar olduğu yerde durdurulabilir.
- (ç) İmtiyaz Sözleşmesi değiştirilebilir.

İmtiyaz Sözleşmesinin feshi konusunda İsmail Hakkı bey bunun mümkün olmadığını söylemiş, «Devlet şerefini, haysiyetini muhafaza için imzasına riayet etmelidir, velev ki bu imza devr-i istibdatta atılmış olsun» demiştir.⁸⁹ Konuşmacılardan hiç kimse İmtiyaz Sözleşmesinin feshini teklif etmemiştir.

(86) *Loc. cit.*,

(87) *Ibid.*, s. 6.

(88) *Ibid.*, s. 3.

(89) *Loc. cit.*,

İmtiyazı geri satın alma konusuyla ilgili olarak, İsmail Hakkı bey böyle bir isteğin gerçekleşme imkânının bulunmadığını söylemiştir. İmtiyaz Sözleşmesinin 12 nci maddesi hükmüne göre, Osmanlı Hükûmetinin imtiyazı geri satın alabilmesi için milyonlarca frank ödemek zorunda olduğunu belirten İsmail Hakkı bey, Osmanlı Hükûmetinin geri satın aldığı demiryolunu kendi memurları ile işletmediği takdirde, yine Bağdat Demiryolu Şirketine kiralama mecburiyetini öngören hükmün varlığına işaret ederek, «hem geri satın alıyoruz ve hem sonra Kumpanyaya vereceğiz diye taahhüt ediyoruz; bu nasıl alış veriştir, aklım ermiyor» demiştir.⁹⁰

Demiryolunun yapımına ilişkin işlemleri nerede ise orada durdurmak ihtimalini de tartışan İsmail Hakkı bey, işlemleri durdurmanın Osmanlı Devletinin elinde olduğunu, ancak böyle bir hareketin ülke çıkarına olmayacağını belirtmiştir.⁹¹ Zöhrap efendi de, demiryolu yapımının olduğu yerde durdurulması halinde, «Hükûmetin Anadolu'daki vaziyeti bu vaziyette kalır ve temadi eder durur» demek suretiyle yapım işlemlerini durdurma fikrine katılmadığını ifade etmiştir.⁹²

İsmail Hakkı bey, İmtiyaz Sözleşmesinin çıkarlarımıza uygun bir şekilde değiştirilmesini Hükûmetin izleyeceği en uygun politika olarak görmektedir. Konuşmasının sonunda, İsmail Hakkı bey şunları söylemiştir :

«Denilecek ki mukavelenamenin son sözü verilmiştir. Bendeniz o fikirde değilim. Zira bu mukavele hiç bir vakit halile kalmamıştır. 1899 da ferman çıktığı halde o zamandan beri ahkâmı üç defa tebeddüle uğramış. Birincisi işte bu elimizdeki asıl mukavelename ile tadil edildi. Sonra bu da, Haleb'e kadar olan hattın inşasına mezuniyet verildiği vakitte umur-u maliyeye müteallik akdolunan mukavelede bazı tagyirata tabi tutuldu. Şunu arz etmek isterim ki, bu mukavelename derece-i ahirede hükmü verilmiş bir mukavelename değildir. Son sözü verilmemiştir. Üç defa tadil olunan bir mukavelename dördüncü defa tadil olunmasında hiç bir mani göremem. Binaenaleyh tadil olunsun; tadili neye mütevakıf ise ona teşebbüs olunsun. Kumpanya Osmanlı namı altında teşekkül etmiştir. Bu sebepten Devletten hayli

(90) *Ibid.*, s. 2.

(91) *Ibid.*, s. 3.

müsaadat görmüştür. Bundan sonra da göreceğine emimim. Çünkü Osmanlılarla geçinecek ... Böyle daima beraber yaşayacağı bir kavmin fevaidini ve memnuniyetini celp etmeğe Kumpanya da taraftardır zannederim. Neden aksi gitsin? Aksi gitmek te elbette Kumpanyanın işine gelmez. Bizim işimize gelmediği gibi... Nafia Nazırı beyefendi hazretlerinden istirhamatta bulunacağım ve israren rica edeceğim ki lâzım gelen teşebbüsatta bulunsunlar ve ne kadar mümkün-et tadil ise tadil buyursunlar. (Alkış)»⁹³

İsmail Hakkı bey'in, İmtiyaz Sözleşmesinin hangi hükümlerinde değişiklik yapılması gerektiği hakkındaki fikirlerini şu şekilde özetlemek mümkündür :

(a) Bağdat Demiryolunun Kuveyt'te sona ermesini sağlamak amacıyla İngiliz Hükûmeti ile gerekli temas sağlanarak, Kuveyt sorunu iyi bir çözüm yoluna vardırılabılır.

(b) Bağdat Demiryolunun imtiyaz sahibi Şirkete daha ucuza yaptırılması mümkündür. Özellikle, Osmanlı Hükûmetinin tanımış olduğu gümrük muafiyeti, maden araştırma gibi ek imtiyaz ve muafiyetler de hesaba katılırsa, kilometre başına tesbit edilen teminat-tan indirimler yapılabilir.

(c) Kilometre başına 10.000 franktan sonra elde edilen gayri safi gelirin Şirketle Osmanlı Hükûmeti arasında pay edilmemesi, temin edilen kârdan sonra bütün gelirin Osmanlı Hükûmetine bırakılması gereklidir.

(ç) Demiryolu Akdeniz'den uzak, fakir ve dağlık bölgelerden değil de İskenderun'dan ve zengin ovalardan geçirilmelidir.

(d) İmtiyaz sözleşmesinde değişiklik yapılmadığı takdirde, Halep'ten sonra demiryolu yapımı durdurulmalı, hat Haleb'e bir gün uzaklıkta olan Meskene'ye kadar uzatılarak, Meskene'den sonra Bağdat ve Basra'ya nehir yolu ile ulaşım yapılmalıdır.⁹⁴

İmtiyaz Sözleşmesinde bulunan bazı fahiş ve zararlı hükümlerin değiştirilerek uygulamaya devam edilmesi görüşü, bu konuda

(93) *Ibid.*, s. 3-4.

(94) *Ibid.*, s. 3. Bu son görüş Halep meb'usu Ali Cenani bey tarafından da desteklenmiştir. *Ibid.*, s. 7. İsmail Hakkı bey'in metinde özet olarak verilen görüşleri incelemede ayrıntılı olarak görüldüğü için burada ayrıca atıfta bulunulmasına lüzum görülmemiştir.

konuşan diğer meb'uslar tarafından da ifade edilmiştir. Konuşmacılardan Cavit bey, Sözleşmede önemli gördüğü iki noktada değişiklik yapılmasını teklif etmiştir:⁹⁵

(i) Demiryolunun İskenderun ve Amik ovasından geçirilmesine ilişkin değişiklik;

(ii) Demiryolu yapımında gösterilecek karşılığa ilişkin düzeltme ve değişiklik.

Cavit bey, bu iki önemli noktada değişiklik yapılması şartı ile, ikinci derecede kalan diğer noktalarda değişiklik yapılmasa dahi, İmtiyaz Sözleşmesinin genel olarak kabul edilebileceği görüşündedir. Gerçekten, Cavit bey'e göre;

«Eğer mazideki taahhüdümüzün şu pek fahiş aksamı muvaffakat-ı tarafeynle tadil edilmek kabil olacak olursa, diğer aksamı için biraz zararımız dahi olsa yalnız Avrupa'ya karşı «Millet-i Osmaniye kendisini tahrip eden bir devrede dahi vermiş olduğu taahhüdata sebat eden bir millettir» sözünü söyletmek için o şariat-i muzırrayı kabul ederiz. Bunları kabul etmekle emin olunuz ki, tahammül edeceğimiz zararın, on misli, yüz misli şu menfaata mazhar oluruz ki, o da Hükûmetimize badema ecnebilerin gösterecekleri mutlak bir emniyet ve itimat ile tecelli eyler. (Alkışlar)»⁹⁶

İstanbul meb'usu Zöhrap efendi ise, Bağdat Demiryolu ile ilgili olarak Osmanlı Hükûmetinin takip edeceği yolun siyasî, iktisadî ve hukukî yönleri bulunduğunu söylemiştir. Gerçekten, Zöhrap efendiye göre, Alman sermayesi ile yapılmakta olan bu büyük hatın hak ve çıkarlarını ilgilendiren bir çok konuda, siyasî açıdan, Almanya ile olan ilişkilerimiz daima söz konusu olacaktır. Almanya ile ilişkilerimizin iyi bir şekilde devam etmesi istendiğine göre, bu noktayı gözden uzak tutmamak gerekir. Öte yandan, Bağdat Demiryolunun iktisadî açıdan Osmanlı Devleti üzerine olan yükü o kadar ağırdır ki» «onun altında bizim hayat-ı iktisadiyemiz tamamen ezilir». Zöhrap efendiye göre, bu noktanın da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Son olarak, Zöhrap efendi, imtiyaz sözleşmesinde Hükûmete yükletilen şartların hukuken değiştirilebileceğini ifade etmiştir. Bu konuda, Zöhrap efendi «bu mukavelenenin ıslahı lüzumunun Meclis-i Meb'usanca kabulü ile mahsus ve

(95) *Ibid.*, s. 12.

(96) *Loc. cit.*,

müstakil bir encümen teşkiline karar verilmesini Meclis-i Meb'usa-na teklif» etmiştir.⁹⁷

Bağdat Demiryolu İmtiyazı üzerine yapılan bu görüşmeler sonunda, herhangi bir karar alınmadan, o günkü oturuma son verilmiştir. Meclis tartışmalarının bu şekilde sonuçlanması üzerine, Beyrut meb'usu Süleyman el Bestani Meclis Başkanlığına sunduğu bir önerge ile İmtiyaz Sözleşmesinde gerekli değişikliklerin yapılmasını gerçekleştirmek üzere, bir encümen kurulmasını teklif etmiştir. Süleyman el Bestani efendi'nin vermiş olduğu önerge şöyledir :

«Bağdat hatt-n kebirinin ehemmiyeti ve hatt-ı mez-kure müteallik mukavelenamede münderiç mevad ve şeraitin mazarrat-ı azimesi cumartesi günü Meclis-i Ali-i Meb'usanda cereyan eden müzakerattan dahi lâyıkiyla tebeyyün ettiğinden ol babtaki mukavelenamenin teşkil buyurulacak bir encümence tetkiki ile tadili muktazi ve mümkün hususatının hiz-i fiile isali esbabının istikmali hususunu... teklif ederim. 16 şubat sebe 1324».⁹⁸

Bağdat meb'usu İsmail Hakkı bey bu önergeyi desteklemiş, iki gün önce yapılan görüşlerde ilgili olarak şunları söylemiştir :

«Geçen gün buna dair hayli bahs cereyan etti ve zannedirim ki Meclisce bu hattın mukavelenamesinin akdi esnasında sui istimalât olduğu tebeyyün etti. Herkesin vicdanı hayli tenevvür etti. Bu meselede bununla beraber izahat kafi görülerek müzakereye hitam verildi. Fakat o izahatın kifayet ve ademi kifayeti Nazır efendi hazretlerinin o gün verdiği izahattan mesul olup olmamasına matuf idi. Yoksa, o mukavelenamenin mukavelenin mündericatını tasdik ve ademi tadika taalluk etmiyordu. Biz tabii tasdik etmedik. Kabul etmedik ve son sözü verilmiş farz etmeyiz. Ve o sui istimalâtı nazar-ı tetkikten geçirmek lâzım geleceğine kaniiz. Binaenaleyh, takrirden beyan olunduğu veçhile, bu mühim meselenin bir encümende veyahut bir komisyonda veya Nafia encümeninde, herhangi encümende münasip ise orada, uzun uzadıya tetkik edilmesi ve tadil olunması ve icap eden mevaddın dahi meydana çıkarılması ehem ve lâzımdır. Menafi-i va-

(97) Ibid., s. 7.

(98) Takvim-i Vekayi, (24 şubat 1324), no. 145, s. 1-2.

taniye namına bunu suret-i mahsusada istirham ederim».⁹⁹

Buna karşılık, Ali Cenani bey bütün imtiyazlar hakkında bir önerge verdiğini, o konuda Nafia Nezaretinden cevap gelince Nafia Encümeninin bir fikri olacağını, bu nedenle ayrıca «tafsile lüzum» olmadığından, önergenin ertelenmesini uygun gördüğünü belirtmiştir. Karasu efendi de böyle bir önergede büyük bir «mazarrat» bulunduğunu söylemiş ve «meseleyi anlamadan böyle bir takrir kabul edilirse olmaz» demiştir. Sonunda, önerge oylanmış ve kabul edilmemiştir. Başkan vekili Genel Kurula «demek ki Nafia Encümeni bircümle imtiyazları tetkik edeceğinden ayrıca tefrik-i muamele vaz'ına lüzum yok» diye sormuş ve genel kurul da «muvafık, muvafık» cevabını vermiştir.¹⁰⁰

Genel Değerlendirme ve Sonuç

Bağdat Demiryolu İmtiyazının milli çıkarlara aykırı yönleri ve iktisadî sakıncaları Meclis-i Meb'usan Kürsüsünden ayrıntılı bir şekilde açıklanmış olmasına rağmen, Meclis'te hiç kimse bu yabancı imtiyazın tamamen ortadan kaldırılması gerektiği görüşünü savunmamıştır.¹⁰¹ Bir çok konuşmacı, İmtiyaz Sözleşmesindeki hükümler karşısında, böyle bir davranışın imkânsız olduğunu belirtmişlerdir. İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden İsmail Hakkı bey ile Cavid bey, yaptıkları konuşmalarda, İmtiyaz Sözleşmesinin, yapılacak bazı değişikliklerle, kabul edilebileceğini ifade etmişlerdir. Özellikle, daha sonra Maliye Nazırı olacak olan Cavid bey'in yabancı sermaye ve dış borçlar hakkında ifade ettiği görüşler, II Meşrutiyetten sonra da, en geniş anlamı ile yabancı sermaye (yabancı sermaye ve dış borçlar) politikasında herhangi bir değişiklik olmadığını göstermektedir. Meşrutiyet'in Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian efendi'nin yabancı sermaye çıkarlarını savunan konuşmaları bu görüşümüzü destekler niteliktedir.

(99) **Loc. cit.**

(100) **Loc. cit.**

(101) Karş. Earle, **op. cit.**, s. 219.