

## İTTİHAT VE TERAKKİ PARTİSİ'NİN DEMİRYOLLARINI MİLLÎLEŞTİRME POLİTİKASI VE 1917 TARİHLİ JOHN ROBERT PİLLİNG'İN ŞİKAYETİ VE MAHKEME TUTANAKLARI

**Durdu Mehmet BURAK**

Gazi Üniversitesi, Kırşehir Eğitim Fakültesi  
İlköğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler Programı, Kırşehir/Türkiye

**Geliş Tarihi:** 20.02.2004

**Yayına Kabul Tarihi:** 29.04.2004

### ÖZET

Osmanlı idarecileri gördükleri lüzum üzerine, İngiliz firmasının Suriye-Osmanlı Demiryolu Şirketinin demiryolu ve imtiyaz haklarının karşılığı 155.000 Sterlini ödeyerek, imtiyaz haklarını da satın alarak İngilizlerin bu projeden ilişkisini tamamen keser. Ancak ilişkisi kesilen İngiliz şirketinin müdürü John Robert Pilling şirketin hak ve imtiyazlarını tekrar elde edebilmek için Osmanlı Hükümeti'nden haklarının iadesi ve hükümetin maddi tazminat ödemesi için mahkemeye başvurur. Türk mahkemesinin verdiği kararı da delil olarak gösteren J.R.Pilling, kendisinden önceki şirketin başkanının şirketin hisse ve imtiyaz haklarını satma ile ilgili herhangi bir yetkisinin olmadığını, Türk Hükümeti'nin bunu bildiği halde şirketin hisselerini ve imtiyaz haklarını satın alarak sözleşmeyi feshettiğini beyan etmektedir. Bu beyanlarla ilgili mahkeme tutanakları kronolojik olarak araştırmada yer almaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, İngiltere, Mahkeme Tutanakları, Millileştirme

## THE POLICY OF THE RAILWAYS NATIONALISATION OF UNION AND PROGRESS PARTY AND JOHN ROBERT PILLING'S COMPLAINTS AND COURT RECORDS IN 1917

### ABSTRACT

Due to the political, financial, social and other reasons Ottoman authorities are paying the sum of 150.000 Sterling to Mr. Pilling's company and canceling the company's contractual rights and demands on the Syrian-Ottoman Railway Project and giving it to a new contractor. Mr. Pilling is not preparing a detailed report regarding with the cancellation of the Ottoman Railway Project but also claiming a huge amount of money for compensation and accusing the Ottoman authorities by purposely buying the shares and contractual rights and canceling the company's rights. Mr. Pilling is suing the Ottoman authorities by submitting the verdict of Ottoman judges as evidence in the court. In this study the court records are taking place chronologically

**Key Words:** Railway, Britain, Court Records, Nationalisation

## 1. GİRİŞ

Türk demiryolu tarihi incelendiğinde, ilk demiryolu hattı olan 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattının temel atma töreni işi, bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla, 1856 yılında başladı. Bu hattın seçimi tesadüfi değildi. İzmir-Aydın bölgesi diğer bölgelere göre nüfus bakımından yoğun, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayinin gerek duyduğu hammaddeye kolay ulaşılabilecek bir yöreydi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımından da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluştu. Fransa; Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi'nde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu, tekstil sanayiinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Üstelik, kilometre başına kâr güvencesi<sup>1</sup> demiryolunun 20 kilometre çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi gibi imtiyazlar olarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatları, bu hatların geçtiği güzergahlar bu ülkelerin iktisadî ve siyasî amaçlarına göre biçimlendirildi.

1876'dan 1909'a kadar, tam 33 yıl, Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamid

hatıralarında şunları ifade ediyor: "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, Basra Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat, şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbâl hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadî değil, aynı zamanda siyasîdir".<sup>2</sup>

İttihat ve Terakki Partisi<sup>3</sup> gördükleri lüzum üzerine, İngiliz firmasının Suriye-Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin demiryolu ve imtiyaz haklarının karşılığı 155.000 Sterlini ödeyerek ve imtiyaz haklarını da satın alarak İngilizlerin Suriye-Osmanlı Demiryolu

<sup>2</sup> N. Zeybek, "AB ile Entegrasyona Doğru Demiryolları", Dünya Gazetesi, 03.05.2002.

<sup>3</sup> Bu konuda bkz. Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, İstanbul, 1952, Mümtaz Soysal,; **Türkiye'de Anayasalar**, İletişim Yayınları, 1983, s. 64. M. Şükrü Hanioglu, **Bir Siyasal Örgüt Olarak İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük (1889-1902)**, C.I., İletişim Yayınları, İstanbul, 1987, s. 102-105 İttihat ve Terakki Fırkası, İttihat Osmanî Cemiyeti, Osmanlı Terakki ve İttihat cemiyetleri adlarını kullandı. Kanunu Esasî'nin yeniden yürürlüğe konmasını ve Meclisi Mebusanın açılmasını sağlamak amacıyla çalışan bir gizli dernek olarak kuruldu (21 Mayıs 1889). Kısa zamanda yurt içinde ve dışında teşkilâtını genişletti. Kanunu Esasî yürürlüğe kondu ve 17 Aralık 1908 de İkinci Meşrutiyet Meclisi açıldı. "31 Mart vakası" 13 Nisan 1909 meydana geldi. II. Abdulhamit tahtan indirildi. İktidarı ele geçiren İttihatçılar Meşrutiyetin ilânından sonar meydana gelen siyasî değişiklikleri anayasaya geçirmek, imparatorluğun yönetim yapısını değiştirmek, memlekette birlik sağlamak ve kapitülasyonları kaldırmak için çalıştı.

<sup>1</sup> Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt yayınları 95, İstanbul, 2000, s. 94.

Projesi'nden ilişkisini tamamen kesmiştir. Ancak ilişkisi kesilen İngiliz şirketinin müdürü John Robert Pilling şirketin hak ve imtiyazlarını tekrar elde edebilmek için Osmanlı Hükümeti'nden haklarının iadesini talep etmiştir. Ancak, John Robert Pilling iade isteği yerine getirilmediğinden, Osmanlı Hükümeti'ni maddi olarak tazminat ödemeye mahkûm etmek için hukukî yollara başvurmuştur.

Elde edilen belgeler ve bilgiler ışığı altında yapılan araştırmalar neticesinde ortaya konan çalışmalarda Türk mahkemesinin verdiği kararı da delil olarak gösteren Pilling, kendisinden önceki şirket müdürünün, şirketin hisse ve imtiyaz haklarını Türk hükümetine satma ile ilgili herhangi bir yetkisinin olmadığını, buna rağmen Türk hükümeti, şirketin imtiyazdan doğan meblağı ödeyip şirketin bütün hisselerini ve imtiyaz haklarını devralıp İngiliz demiryolu imtiyaz sözleşmesini fesheder. Ancak John Robert Pilling, bu durumu içine sindiremez, şirketin hisselerini ve imtiyaz haklarını satan eski şirket müdürünün ne şirketin hakkını satmaya ne de para almaya yetkisi olmadığını savunur. Hatta şirketin eski müdürünün böyle bir yetkisinin olmadığını bilen Türk hükümetinin kasıtlı olarak İngiliz demiryolu şirketi sözleşme imtiyazını ellerinden aldığını ve bunun hukuk dışı olduğunu savunarak Türk yetkilileri suçlamaktadır. Ayrıca John Robert Pilling, isteklerinin yerine getirilmediği takdirde Türk mahkemelerinin verdiği kararı da gerekçe göstererek tekrar Türk hükümetinden 5 milyon İngiliz Sterlini tazminat talep eder. Türk mahkemesinde, Türk yargıcının sözlerini delil olarak gösteren Pilling'in mahkemede davayı savunma şekli, delilleri ve talepleri çok anlamlıdır.

Çalışmamızda geçmişi ve herhangi bir mahkeme kararını eleştirmek veya yargıçların kararlarını tekrar yargılamak değil, aksine

İngiliz John Robert Pilling'in Suriye-Osmanlı Demiryolu gibi çok kârlı olan bu projeyi tekrar hayata geçirmek için verdiği uğraşı, zamanın İngiliz yöneticilerinin yazışma tekniklerini, vatandaşlarına gösterdikleri ilgiyi, orijinal hukukî yazışmaları, Dışişleri Bakanlığı, Başbakanlık gibi üst düzey devlet kuruluşlarının konuya gösterdikleri duyarlılıkları bu belgelerle aktarmaya çalıştık. Belgeler mükerrer olarak ve aynı sekreter (kâtip) tarafından ilgili kişilere değişik tarihlerde birkaç kez gönderilmiştir. Bu da çalışmamızı zorlaştırmıştır. Bu belgelerde gördüğümüz konu ve ortaya çıkan somut netice, her ne kadar şirket müdürü Pilling, Suriye-Osmanlı Demiryolu projesini iktisadî olarak tekrar ele geçirmeye çalışsa da sahnenin arkasında uluslar arası iktisadî, askerî, siyasî çıkarların hâkim olduğunu ve bu nedenle İngiliz hükümet yetkililerinin olaya çok sıcak ilgi gösterdiklerine tanık olduk.

Çalışmamızda kaynak olarak gösterilen bütün eserler taranmış olup, eserlerden konumuzu kapsayan ilgili yerlerden ve bizim için önem arz eden metinlerden çok kısa bahsedilmiştir. Çalışmamızda belgelerin transkripsiyonunu diğer bir ifadeyle Türkçe tercümesini danışmanların tavsiyeleri doğrultusunda ekte vermeye çalıştık. Bizim çalışmamızdaki konular ve bilgiler daha ziyade İngiltere Dışişleri Arşivinden, Public Record Office'den temin edilen belgelerden yararlanılarak ortaya çıkan bir çalışmadır.

## 2. PILLING VE MAHKEME TUTANAKLARI

Yabancılar Dairesi'nde görevli olan Maurice de Bunsen, 11 Ocak 1917 tarihinde Yabancılar Dairesi'nden Bay Pilling'in Türk Hükümeti'ne karşı açtığı dava ile ilgili olarak, en son geçen ay yani 29 Aralık 1916 da yazılan mektubuna cevaben, sayın Sekreter

Balfour<sup>4</sup> tarafından, 4 Aralık 1916 tarihinde Lord Grey<sup>5</sup> adına Pilling'e gönderilen mektuba Sayın Sekreter Balfour'un ekleyecek hiçbir şeyi olmadığını bildirmek üzere görevlendirildiğini beyan etmektedir. (EK-1)

Bu belgede İngiliz Dışişleri Bakanlığı, Başbakanlığı ve Yabancılar Dairesi'nin bir işbirliği içinde çalıştıklarına tanık olduk. John Robert Pilling'in isteklerini ve şikayet ettikleri konuları sürekli olarak bakanlar düzeyinde gündemde tutmuşlar ve ilgili makamlar nezdinde resmî yazışmaları sürdürmüşlerdir.

Dışişleri Ofisinin F.O. 371-3041-13 numaralı Mahkeme tutanağındaki J.R. Pilling'le ilgili bilgiler: (EK-2)

Pilling'in Açtığı Savaş Davası Nüshası:

1. Davacının adı, adresi, işi ya da mesleği

John Robert Pilling

Langham Hotel, London, W.

Demiryolu Müdürü

2. Dava ile ilgili olarak tüm yazışmaların gönderileceği adres:

Yukarıdaki gibi

3. Davacının, İngiliz vatandaşlığını hak etme gerekçeleri:

Tarih: 9 Ocak 1849

Doğum yeri: Bacup / Lanchester

4. Davanın kendisine karşı açıldığı hükümetin ismi:

Türk Hükümeti, İstanbul.

5. Dava gerekçeleri:

İşbu dava, kapitülasyon yasalarına uygun olarak şirketin tüm hisselerinin sahibi sıfatıyla tarafından açılmıştır. Şirketin sermayesinin tüm hisselerinin sahibi olarak, dava, "Suriye-Osmanlı Demiryolu Şirketinin, demiryolu ve imtiyaz haklarının ele geçirilmesine yöneliktir. Ayrıca, söz konusu şirketin başkanı ve tasfiyecisi olarak, adı geçen şirketin demiryolu ve imtiyaz haklarının gayri kanuni olarak Türk Hükümeti tarafından alındığını ve sahiplenildiğini, zararın tazmini yoluyla geri alınmadığını belirtirim.

1902 yılında, Türk Hükümeti, 155.000 Sterlin tutarındaki, şirkete ait demiryolu ve imtiyaz hakkının satın alınması için İngiliz müteahhidiyle bir anlaşma akdetmiştir. Bu meblağ müteahhide ödenmiştir. İstanbul'daki Türk mahkemesinde açığımız davada, pek çok duruşmadan sonra mahkeme; müteahhidin, söz konusu şirketi temsil için hiçbir yetkisi olmadığına ya da adı geçen anlaşmanın imzalanmasına ya da 155.000 Sterlinlik meblağı alma yetkisinin olmadığına dair karar almıştır. Ayrıca şirket ana sözleşmesine göre, söz konusu şirketin demiryolu ve imtiyaz hakkının, olağan genel kurulda alınan kararlar, adı geçen şirketin rızası olmaksızın satılamayacağı hükme bağlanmıştır. Adı geçen mahut anlaşma açık

<sup>4</sup> Bu konuda bkz.. David Butler, -Gareth Butler, British Political Facts, 1900-1985, The Macmillan Press, London, 1988, s. 9-10. Asıl adı Arthur James Balfour, İngiliz siyaset adamı 1848 yılında Doğu Lotihan'da doğdu, 1930 Surrey'de öldü. 1902'de Başbakan oldu. 1915'te Asquith'in kabinesinde Bahriye nazırı oldu, 1919 barış görüşmelerinde Lloyd George'un yardımcısı olarak katıldı.

<sup>5</sup> Bu konuda bkz.a.g.e. British Political Facts, 1900-1985, The Macmillan Press, London, 1988, s. 8. Lord Grey, asıl adı Edward Grey olan İngiliz siyaset adamı 1862 de Fallodon'da doğdu, 1933 yılında Northumberland'de öldü. 1892'den 1895'e kadar Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı, 1905'te Cambell Bannerman'ın kabinesinde bakan oldu. On bir yıl, İngiliz dış siyasetini yönetti. Almanya'nın Belçika'ya ultimatoma vermesi üzerine, İngiltere'nin derhal savaşa girmesini kararlaştırdı. 1916 Aralık ayında Asquith kabinesinin düşmesiyle faal siyasal hayatı son buldu. Washington'a olağanüstü yetkili elçilik görevine getirildi.

ve sarih olarak, söz konusu anlaşmanın benzer muvafakate tabi olduğunu açıklamaktadır. Bu muvafakat hiçbir zaman verilmemiştir.

Bu nedenle, ilgili Türk mahkemesinin verdiği kararlar kanıtlandığı şekilde, şirket sözleşmesi ve satış anlaşması ile demiryolu ve imtiyaz hakları satılmamış ve söz konusu şirket 155.000 Sterlini ya da bu meblağın herhangi bir bölümünü almamıştır. Türk Hükümeti 155.000 Sterlini ödediği zaman bütün bu gerçekleri iyi bilmekteydi. Bu nedenle Türk Hükümeti demiryolu imtiyaz sözleşmesini iade etmeli ya da tazminat yoluyla yeterli miktarda meblağı ödemelidir. (EK-3)

6. Hak talebinde bulunulan meblağ:

Beş milyon Sterlin (5.000.000 ) tutarındaki meblağ ve İngiliz hükümetine imtiyaz haklarına ait tercihli haklarının transferi, İngiliz İmparatorluğu adına her zaman için geçerli olacaktır.

7. Davayı destekler mahiyette mevcut tevsikli deliller:

1892 yılı itibariyle Yabancılar dairemize sağlanan mektuplar, beyanlar ve imtiyaz sözleşmeleri.

1904'ten şimdiye dek İstanbul'daki Türk mahkemesinin kayıtları.

1889 yılından beri Türk Bayındırlık Bakanlığı kayıtları.

(Davacının İmzası)

John Robert Pilling'in ifadesine göre, gerek Türk mahkeme kayıtlarına ve gerekse Türk yargısına olan inancını net bir şekilde dile getirmesi, Türk adaletinin çok sağlam temellere oturduğunu ve bir asır önceki alınan kararı bu belgede görmek ve okumak çalışma

şevkimizi artırmıştır. Çünkü, Hüseyin Cahit gibi bazı meşhur yazarlarımızın İngiliz medeniyeti ve adaletine olan hayranlığını, hatta "Türkiye'nin bütün kurum ve kuruluşlarının İngiliz kurum ve kuruluşları tarzında yeniden organize edilmesini"<sup>6</sup> arzu etmektedir. Bu belge ile Osmanlı adaletinin ve medeniyetinin daha üst düzeyde olduğunu görmek bir ayrıcalıktır.

Akdeniz ve çevresini Basra Körfezi ve Hindistan'a bağlayan demiryolu; Avrupalılar ve özellikle sömürgeci olan Hindistan'a ulaşmak isteyen İngilizler, Osmanlı Devleti'nden Paris Barış Antlaşması'ndan sonra ilgilendiler ve böylece Osmanlıdan iki imtiyaz elde ettiler<sup>7</sup>. Osmanlı Bayındırlık Bakanı Rauf Paşa, İzmit-Adapazarı hattını açış konuşmasında, bu yolun Basra'ya kadar uzatılması konusunda kararlı olduğunu ilân ederek, Almanlar ile görüşmeler başlayınca İngilizler Osmanlıdaki Alman nüfuzuna karşı cephe aldılar. Ayrıca İngilizler, Avrupa-Hindistan arasındaki yolun Alman nüfuzuna girmesinden çok korktular.

22 Ocak 1917 tarih ve 13994 sayılı kayıtla yabancılar dairesinden gönderilen özür mektubunda şöyle denilmektedir. (EK- 4)

Efendim

17 Ocak 1917 tarihli mektubunuza cevaben; Sayın Sekreter Balfour tarafından, kendisinin bir hatadan dolayı size 11 Ocak 1917 tarihli olarak referansı verilen mektubumun, 4 Aralık tarihli Yabancılar Dairesi mektubu olduğunun anlaşılması üzerine teessüflerini iletme üzere görevlendirildim. Verilen referans şüphesiz

<sup>6</sup> Bu konuda bkz., Hüseyin Cahit, "İngilizler ve Biz", Siyâsiyat, Tanin, 22 Teşrin-i Sani 1922, Sene 15, Sayı 40, s.1

<sup>7</sup> A. Onur, **Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, T.C.M.S.B. KKK Yayınları, Ankara, 1953. s. 34-37.

17 ve 30 Ağustos günü dairemizce size muhatap olarak gönderilen mektuplar olmalıdır.

29 Ocak, 1917 tarihli ve W. 18876 sayılı kayıtlı olan Yabancılar Dairesi'nden Maurice de Bunsen imzasıyla Pilling'e gönderilen yazıda şöyle denilmektedir: (EK-5,6)

Efendim,

Türk Hükümetine karşı açtığınız dava ile ilgili olarak, Sayın Sekreter Balfour tarafından herhangi bir şekilde davayı destekleme kararının Sayın Sekreterin takdirlerinde olduğunu açıklamakla görevlendirildim. Bu konuda Sayın Sekreterin bu aşamada herhangi bir tartışmaya girmeyeceğini belirtmek isterim.

En itaatkâr ve aciz hizmetkârınız

Maurice de Bunsen

(İmza)

### 3. SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu, demiryolu konusunda, ekonomik durumun kendisine verdiği zafiyetten dolayı çok büyük müşkülle karşılaşmıştır. Tamamıyla bir iç mesele olması lâzım gelen demiryolu siyaseti devletlerarası bir mesele hâlini almıştır. Şüphesiz bu hâl esas itibariyle hayati ehemmiyete haiz olan hatlarını kendisi 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, siyasi, ekonomik ve askeri amaçlı olduğundan İngilizler üzerinde şok etkisi yapmıştır<sup>8</sup>.

İngiltere'nin 19. yüzyıl boyunca dış politika konusundaki en önemli amacı Hindistan'ı elde tutmak için bu ülkeye giden yolları güvenlik altına almaktır. "İngiltere'den Hindistan'a giden iki yol vardı: Birincisi, Güney Afrika'dan Ümit Burnu yolu. İkincisi, Akdeniz'den Basra Körfezi ve Kızıl Deniz yolu" Bu nedenle, Fransızların Süveyş kanalı inşaatı da İngilizlerin muhalefetine maruz kalmaktaydı. İngilizler bunu, Fransızların doğuya daha kestirme bir deniz yolu açmış olmalarından dolayı, kendilerinin Uzakdoğu'daki hâkimiyetine karşı en büyük tehdit olarak gördüğünden Mezopotamya'da inşa edilecek bir demiryolu hattı ile Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlama plânları daha önem kazandı.

## 4. KAYNAKLAR

### 1. ARŞİV BELGELERİ

#### A. İngiltere Dışişleri Bakanlığı Arşivi:

Great Britain, Public Record Office, Foreign Office, Historical Section.

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).

<sup>8</sup> Can, **a.g.e.**, s. 95-98.

Great Britain, Parliamentary Papers, 1939, Miscellaneous, No. 3, Cmd. 5957.

General Correspondence Political, (3041, 3042, 3047, 3075).

PRO (Public Record Office), F.O. (Foreign Office), 371/2489; Cabinet Memorandum 200744, December 29, 1915.

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

**Reference Date Country Description**

**F.O.371  
2013**

3041 1917 Turkey Complete.

3042 1917 Turkey (War) Files 5-212

3047 1917 Turkey (War) Files 13365-20396

3075 1917 The War. File 2 (to pp. 15705).

**2. KİTAPLAR**

Butler, D. G., 1988, British Political Facts, 1900-1985, The Macmillan Press, London.

Can, B. B., 2000, Demiryolundan Petrole Chester Projesi ( 1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Evren, G., 1999, Demiryolu, Birsen Yayınevi, İstanbul.

Engin, V., 1993, Rumeli Demiryolları, Eren Yayınları, İstanbul.

Gürel, Z., 1989, Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Hüseyin C., 1922, "İngilizler ve Biz", Siyâsiyat, Tanin, 22 Teşrin-i Sani, Sene 15, sayı 40, s.1.

Onur, A., 1953, Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara.

Özdemir, M., 2001, Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları- Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Şen, L., 2003 Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara.

Tunaya, Tarık Zafer,1952,Türkiye'de Siyasal Partiler, İstanbul.

Toprak, Zafer, 1995, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul.

....., 1995, İttihat-Terakki ve Devletçilik, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul.

Yazıcı, N., 1995, "Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği", Kardelen Dergisi, Ocak-Mart.

Zeybek, N., (03.05.2002) "AB ile Entegrasyona Doğru Demiryolları", Dünya Gazetesi.

.....; 1999, Sultan Abdülhamit,  
Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları,  
İstanbul..

.....,1979, I. Ulusal Demiryolu  
Kongresi Bildirileri, Ankara.

### 3. BELGELERİN TRANSKRİPSİYONU

#### EK-1'in Transkripsiyonu

#### İNGİLİZ PİLLİNG'İN ŞİKAYETLERİ VE MAHKEME TUTANAKLARI

NÜSHA

12

W.337/17.

#### YABANCILAR DAİRESİ

**11 Ocak 1917**

Efendim,

Türk Hükümetine karşı açtığınız davanızla ilgili, geçen ayın 29'unda Lord Grey'e gönderdiğiniz mektubunuza cevap olarak, Lord Grey adına Sayın Sekreter Balfour tarafından, en son 4 Aralık 1916'da siz gönderilen mektupta belirtilenlerin dışında sayın Sekreterin bu konuyla ilgili ekleyecek hiçbir şeyi olmadığını açıklamak üzere görevlendirildim.

En itaatkâr

Saygılı

Hizmetkarınız

(İmza)

Maurice de Bunsen



## **EK-2'nin Transkripsiyonu**

### **J.R. PİLLİNG'İN AÇTIĞI SAVAŞ DAVASI NÜSHASI**

13

1. Davacının isim, adres, iş ya da mesleği:

John Robert Pilling

Langham Hotel, London, W.

Demiryolu Müdürü

2. Dava ile ilgili olarak tüm yazışmaların gönderileceği davacının adresi:

Yukarıdaki gibi

3. Davacının İngiliz uyrukluğuna hak kazanma gerekçeleri:

Tarih: 9 Ocak 1849

Doğum Yeri: Bacup in the County of Lancaster

4. Davanın, kendisine karşı açıldığı hükümetin ismi:

Türk Hükümeti, İstanbul

5. Dava gerekçeleri:

İşbu dava, Kapitülasyon yasalarına uygun olarak şirketin tüm hisselerinin sahibi sıfatıyla tarafımdan açılmıştır. Şirketin sermayesinin tüm hisselerinin sahibi olarak, dava, "Suriye-Osmanlı Demiryolu Şirketinin demiryolu ve imtiyaz haklarının ele geçirilmesine yöneliktir. Ayrıca, söz konusu şirketin başkanı ve tasfiyecisi olarak, adı geçen şirketin demiryolu ve imtiyaz haklarının gayri kanunî olarak Türk Hükümeti tarafından alındığını ve sahiplenildiğini, zararın tazmini yoluyla geri alınmadığını belirtirim.

1902 yılında; Türk Hükümeti, 155,000 Sterlin tutarındaki, şirkete ait demiryolu ve imtiyaz hakkının satın alınması için İngiliz müteahhidiyle bir anlaşma akdetmiştir. Bu meblağ müteahhide İstanbul'daki Türk Mahkemesinde açtığımız davada, pek çok duruşmadan sonra mahkeme; müteahhidin, söz konusu şirketi temsil için hiçbir yetkisi olmadığına yada adı geçen anlaşmanın imzalanmasına yada 155.000 Sterlinlik adı geçen meblağı alma yetkisinin olmadığına dair karar almıştır. Ayrıca Şirket Ana Sözleşmesine göre, söz konusu şirketin demiryolu ve imtiyaz hakkının, Olağan genel Kurulda alınan kararlar adı geçen şirketin rızası olmaksızın satılamayacağı hükme bağlanmıştır. Adı geçen mahut anlaşma açık ve bariz olarak, söz konusu anlaşmanın benzer muvafakate tabi olduğunu açıklamaktadır. Bu muvafakat (rıza) hiçbir zaman verilmemiştir.

**EK-3'ün Transkripsiyonu**

Bu nedenle, ilgili Türk Mahkemesinin verdiği kararla kanıtlandığı şekilde, şirket sözleşmesi ve satış anlaşması ile demiryolu ve imtiyaz hakları hiç satılmamış ne de söz konusu şirket 155,000 Sterlini yada bu meblağın herhangi bir bölümünü almamıştır. Türk Hükümeti 155,000 Sterlini ödediği zaman bütün bu gerçekleri iyi bilmekteydi. Bu nedenle Türk Hükümeti demiryolu ve imtiyaz sözleşmesini iade etmeli yada tazminat yoluyla yeterli meblağı ödemelidir.

6. Hak talebinde bulunulan meblağ:

Beş milyon Sterlin (5,000,000) tutarındaki meblağ ve İngiliz Hükümetine imtiyaz haklarına ait tercihli haklarının transferi, İngiliz İmparatorluğu adına her zaman için geçerli olacaktır.

7. Davayı destekler mahiyette mevcut tevsikli deliller:

1892 yılı itibariyle Yabancılar Dairemize gelen mektuplar, beyanlar ve imtiyaz sözleşmeleri.

1904'ten şimdiye dek İstanbul'daki Türk Mahkemesinin kayıtları.

1889 yılından beri Türk Bayındırlık Bakanlığı kayıtları.

Davacının İmzası

**EK-4'ün Transkripsiyonu**

Kayıt No: 13994

18

YABANCILAR DAİRESİ

22 Ocak 1917

Efendim,

17 Aralık 1916 tarihli mektubunuza cevaben, sayın sekreter Balfour tarafından, kendisinin bir hatadan dolayı size 11 Ocak 1917 tarihli referansı verilen mektubumun, 4 Aralık 1916 tarihli Yabancılar Dairesi mektubu olduğunun anlaşılması üzerine teessüflerini iletmek üzere görevlendirildim. Verilen referanslar şüphesiz 17 ve 30 Ağustos 1916 tarihli mektuplar olup, dairemizce sizin dileğinize cevap olarak gönderilen mektuplardır.

D.

20.01.1917

**EK-5'in Transkripsiyonu**

Kayıt No:

W. 18876/17.

**YABANCILAR DAİRESİ,**

29 Ocak, 1917

Efendim,

Türk Hükümetine karşı açtığınız dava ile ilgili olarak, 23 Ocak, 1917 tarihli mektubunuza cevaben; Sayın Sekreter Balfour'un herhangi bir şekilde davayı destekleme kararının sayın Sekreterin takdirlerinde olduğunu ve kendisinin bu noktada herhangi bir tartışmaya giremeyeceğini açıklamakla görevlendirildiğimi belirtmek isterim.

En itaatkâr mütevazı hizmetçiniz,

İmza

R. Graham,

## **EK-6'nın Transkripsiyonu**

TÜRKİYE

No: 31647

9 Şubat 1917

### **Suriye-Osmanlı Demiryolu Şirketi**

Bay Pilling'in İddialarını soruşturacak ve araştırarak bir Komisyonun Atanması.

(Pilling'in mektubu ve Türk Hükümetine karşı iddia ettiği belgelerin birer nüshası sayın Başbakanımız gönderilmiştir).

Bay Pilling'in iddialarını doğrulamanın ve konuyu açıklığa kavuşturmanın çok zor olacağını sanıyorum.

Bu mektup siyasi bir nitelik taşımaktadır.

EK-1  
11 Ocak 1917 tarihli ve W.337/17-12 nolu belge

Copy-

W.337/17.

12

FOREIGN OFFICE

January 11th, 1917.

Sir:-

In reply to your letter of the 29th ultimo, relative to your claim against the Turkish Government, I am directed by Mr. Secretary Balfour to state that he has nothing to add to the letter sent to you on behalf of Lord Grey on the 4th December last.

I am,

Sir,

Your most obedient,  
humble servant,

(Signed) Maurice de Bunsen.

R. Pilling, Esq.,  
Langham Hotel,  
Portland Place,  
W.

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference:-					
FO 371 3841					
COPYING PROHIBITED - NOT TO BE REPRODUCED WITHOUT THE PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

**EK-2**  
**F.O. 371-3041-13 nolu belge(mahkeme tutanağı)**

13

Copy of War Claim by J.R. Pilling:

1. Name, address and business or occupation of claimant:

John Robert Pilling,  
Langham Hotel, London, W.  
Railway Director.

2. Address to which all communications relating to the claim to be sent:

As above.

3. Grounds on which the claimant is entitled to British Nationality:

Date: 9th January 1849.

Place of birth: Decup in the County of Loocester.

4. Name of Government against which claim is made:

The Turkish Government, Constantinople.

5. Grounds of the Claim:

This claim is made by me as owner of all the shares of the Company in accordance with the Capitulation laws, and is for recovery of possession of the railway and concession of "The Syric Ottoman Railway Company" of which I am the owner of all the shares in the capital of the Company, and also President and Liquidator of the Company, or failing such recovery for compensation by way of damages for the company's railway and concession illegally taken and held in possession by the Turkish Government.

In 1902 the Turkish Government entered into an Agreement with our English Contractor for purchase of the company's railway and concession at the price of £155,000, which amount was paid to the Contractor. In our action in the Turkish Court in Constantinople, the court after several hearings pronounced judgment to the effect that the Contractor had no authority from the Company to represent the company or to sign the said alleged agreement, or to receive the said sum of £155,000. Further the Articles of Association prescribe that no sale of the company's railway and concession can be sold without the consent of the company in general meeting. The said alleged agreement explicitly states that the agreement is subject to the like assent. This assent has never been given.

PUBLIC RECORD OFFICE					
1	2	3	4	5	6
FO 371   3041					
OFFICIAL PROGRAMME - NOT TO BE REPRODUCED WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

## EK-3

F.O. 371-3041-14nolu belge (mahkeme tutanağı)

14

Hence as affirmed by the judgment of the Turkish Court, the Articles of Association and the sale agreement, the railway and concession have never been sold, nor has the company received the £155,000 or any portion thereof. All these facts were well-known to the Turkish Government when the latter paid the £155,000. The Turkish Government must therefore return the railway and concession, or pay adequate compensation by way of damages.

## 6. Amount of the claim:

The sum of five million pounds (£5,000,000) sterling and the transfer of the preferential rights of the concession to the British Government, to hold in perpetuity on behalf of the British Empire.

## 7. Documentary evidence available in support of the claim:

Letters, statements, and Acts of the Concession supplied to our Foreign Offices since and including 1892.

Records of the Turkish Court in Constantinople from 1904 to date.

Records of the Turkish Ministry of Public Works since the year 1889.

Signature of Claimant:



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



**EK-4**  
**22 Ocak, 1917 tarih ve 13994-18 sayılı kayıtlı Yabancılar Dairesinden gönderilen belge**

Registry No. 13994

*Draft.*

Pilling Esq.  
 Langham Hotel  
 London  
 W.

18

F.O.,

Jan. 22, 1917.

Sir,

In reply to your letter of the 17th instant, I am directed by Mr Secretary Bal-four to state that he regrets that, the reference given in my letter to you of the 11th instant, should have been to Sir M. de Bunsen's letter of the 17th of August last, and not, as was erroneously stated, to the Foreign Office letter of December 4th.

*owing to an oversight, the reference given in my letter to you of the 11th instant was the Foreign Office letter of December 4th. The reference given should of course have been the letter addressed to you by this Dept. on August 17th & 30th last.*

*D*  
 20.1.17.

1	2	3	4	5	6
Public Record Office					
Reference:					
FO 371 3041					
COMPULSORY PROGRAMME - NOT TO BE REPRODUCED WITHOUT THE PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

EK-5

29 Ocak, 1917 tarihli ve W. 18876/17-23 sayılı Yabancılar Dairesi'nden Maurice de Bunsen imzasıyla Pilling'e yollanan mektubu gösteren belge.

23

W.18876/17.

FOREIGN OFFICE,

January 29th, 1917.

Sir:-

In reply to your letter of the 23rd instant, regarding your claim against the Turkish Government I am directed by Mr. Secretary Balfour to state that the decision to support any particular claim rests within his discretion, and that he is unable to enter into any discussion on the point.

I am,

Sir,

Your most obedient,  
humble Servant,

(Signed) D. Graham.

Pilling, Esq.,  
Langham Hotel,  
Langham Place,  
W.

1	2	3	4	5	6
PUBLIC RECORD OFFICE					
Reference:					
FO 371 3341					
COPYRIGHT PHOTOGRAPH - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON					

**EK-6**  
**29 Ocak, 1917 tarihli, W . 18876-24 sayılı ve Türkiye ibareli Suriye-Osmanlı**  
**Demiryolu ile ilgili belge**

<p>017</p> <p>b5</p> <p>R</p> <p>Pilling</p> <p>st Paper.</p> <p>8876</p> <p>(Print.)</p> <p>disposed of)</p> <p>Ackd Pilling Feb 27</p> <p>(Index)</p> <p>44</p> <p>st Paper.</p> <p>2909</p>	<p><b>TURKEY</b></p> <p>No. <b>31647</b></p> <p>(Subject.) <b>Syria Ottoman Railway Co</b></p> <p>(Minutes.)</p> <p>I fear it is impossible for the lay mind to <del>say</del>  gather how far Mr Pilling has a real  acquaintance.  He asks a definite question on the  top of p. 14 - &amp; his request for a  Commission of enquiry will also have  to be answered.  Mr Maassen.  Wsm.  10.2.17</p> <p style="text-align: center;">↑ D. 10.11.17.</p> <p>A good deal of this letter deals with political  matters, which may or may not require a reply.  But as far as the legal aspects of the  case are concerned it is clear, on Pilling's own  statement</p> <p style="text-align: center;">22</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <p>31647</p> <p>24</p> <p>FEB 5 1917</p> </div> <p>Received by <i>f334</i></p>
--	--	--

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