

*The Journal of Academic Social Science Studies*



*International Journal of Social Science*

Volume 6 Issue 1, p. 1193-1232, January 2013

## **DEMİRYOLU İNŞASI FİKRİ VE SAHİBİNİN ADIYLA İFADE EDİLEN BİR PROJE: "CHESTER PROJESİ"**

*THE IDEA TO BUILD RAILROADS, AND A PROJECT NAMED AFTER ITS  
AUTHOR: "CHESTER PROJECT"*

*Doç. Dr. Yaşar ÖZÜÇETİN*

*Ahi Evran Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*

*Emrah ALTAY*

*Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı*

### ***Abstract***

Having established relations with the Ottoman Empire, at first, as an outcome of its interest-oriented policy in the Mediterranean Sea, USA then turned into a state structure, which was favoring Armenians in Anatolia, as an outcome of the policy it pursued thereafter, and aspired to achieve its self-seeking interests.

While Armenian rebellions within Ottoman country escalated especially as of the year of 1890, USA aspired to take credit for the approaches and actions, being taken for suppressing these rebellions.

Upon claiming that the acts being performed within Ottoman country were causing damages to its schools, USA, in the year 1900, dispatched one of its battleships, named "USS Kentucky", to İstanbul under the captancy of

Admiral Colby M. Chester for the purpose of immediate compensation of the aforementioned damages.

While Admiral Colby M. Chester was establishing positive relations with the Ottoman statesmen, the idea to build railroads in between Anatolia-Mosul-Kirkuk regions in the care of a foreign company turned into a project, and by way of naming the project after its author, Chester was bestowed with a status..

As being a project with such profundity, it could not have been understood well at the outset, while it was consisted of such inextricable ideas, having been articulated to the finest details, in order not to allow its addressee to see what was lying behind.

Despite having been seen as a service within Ottoman country in terms of its entrepreneurship, it was then sorted out to be a means for exploiting the country upon respective analyses and .assessments thereon.

Despite its initial failure, Admiral Colby M. Chester, upon having it rearranged, tried to sell his Project to the new structure, having come to the fore as the successor of the Ottoman State.Having the draft project introduced to discussions in the Grand National Assembly of Turkey (TBMM), majority of the MPs found it adequate to dwell on the form of the project..The efforts of the MPs, who were indicating the real purpose of the project as the exploitation of oil reserves and mineral deposits, could not have prevented the approval of the Project in the Assembly.

Mosul Question, having come to the fore at Lausanne Conference, somewhat determined the destiny of the project; USA, foreseeing that New Turkey would lose Mosul, had suspended the railroad building project..Yet the exclusion of Mosul with rich oil reserves from the project would stand for the failure of all operations to be executed in Turkey.

**Key Words:** US-Ottoman Relation, Chester Project, Railroad Construction, Anatolia-Mosul-Kirkuk, First Term of TBMM, Lausanne Conference.

### Öz

ABD-Osmanlı Devleti arasında ilk ilişkiler; Amerika'nın Akdeniz sularındaki çıkar amaçlı politikasının bir ürünü olmuş, daha sonra takip ettiği siyasetle ABD, Anadolu'da Ermenileri kollayan bir devlet yapısına bürünmüştü.

Osmanlı ülkesi içerisinde Ermeni isyanları, özellikle 1890 yılı itibariyle artmaya başlamış, bu isyanların bastırılması ile ilgili ortaya konulan tutum ve faaliyetlerden ABD'de kendisine pay çıkarmak arzusunda olmuştu.

ABD, Osmanlı ülkesinde cereyan eden faaliyetlerin kendi okullarına zarar verdiğini öne sürmüştü, bu zararların bir an önce tazmin edilmesi amacıyla 1900 tarihinde “USS Kentucky” adlı savaş gemisini Amiral Colby M. Chester önderliğinde İstanbul'a göndermişti.

Amiral Colby M. Chester, Osmanlı devlet adamlarıyla müspet ilişkiler kurmuş, ortaya konulan Anadolu-Musul-Kerkük bölgeleri arasında yabancı şirket eliyle bir demiryolu inşası fikri, bir proje halini almıştı. Bu proje sahibinin adıyla ifade edilip, Chester'i bir statüye kavuşturmuştu.

Proje, başlangıçta tam anlaşılammış, muhatabının gerçeği görmesini engellemek için en ince ayrıntısına kadar düşünülerek girift fikirlerden oluşmuştu.

Bu proje işletmeciliği ile Osmanlı ülkesi içerisinde hizmet gibi görülmüşse de tahlili ve değerlendirilmesi neticesi ülkenin bir çeşit sömürülmesinin aracı olacağı anlaşılmıştı.

Amiral Colby M.Chester, başarısızlığı uğrayan projesini, daha sonra yeniden düzenleyerek Osmanlı Devleti'nin varisi olarak beliren yeni yapıya kabul ettirmeye çalışmıştı. Hazırlanan proje taslağı, 8 Nisan 1921 tarihinde TBMM'nde müzakereye açılmış, mebusların önemli bir kısmı projenin şekli üzerinde durmayı yeterli görmüşlerdi. Projenin gerçek amacının petrol ve zengin maden yataklarının sömürülmesi olduğunu düşünen mebusların çabası projenin Meclis'te onaylanmasına mâni olamamıştı.

Lozan Konferansında gündeme gelen Musul meselesi, bir şekilde bu projenin kaderinde belirleyici olmuş; ABD, Türkiye'nin Musul'u kaybedeceği düşüncesiyle demiryolu inşasına yönelik projeyi askıya almıştı. Zira zengin petrol yataklarına sahip olan Musul'un projenin dışında kalması, Türk topraklarında yapılacak bütün faaliyetlerin de başarısızlığa uğramış olması demektir.

**AnahtarKelimeler:** ABD-Osmanlı ilişkisi, Chester Projesi, Demiryolu İnşası, TBMM Birinci Dönem, Lozan Konferansı.

## GİRİŞ

Ülkelerin birbirleriyle ilişkileri mevcut olup, bu ilişkiler içerisinde diplomasi önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye'nin de diplomatik ilişki içerisine girdiği belli başlı ülkeler arasında ABD de hiç kuşkusuz önemli bir ülke olmuştur.

ABD, Osmanlı ülkesinde cereyan eden faaliyetlerin kendi okullarına zarar verdiği düşünce ve iddiasında idi. Zararlarının tazmin edilmesi için 1900 tarihinde "USS Kentucky" adlı savaş gemisi, Amiral Colby M. Chester önderliğinde İstanbul'a gönderilmişti. Amiral Colby M. Chester Osmanlı devlet adamlarıyla müspet ilişkiler kurmuştu. Kurulan bu ilişkiler neticesi Anadolu-Musul-Kerkük bölgeleri arasında yabancı şirket eliyle bir demiryolu inşası fikri, bir proje haline gelmişti. Bu proje, sahibinin adıyla ifade edilerek, "Chester Projesi" adını alacaktı.

Osmanlı Devlet'inden demiryolu imtiyazı alabilmek için XIX. yüzyılın ortalarından itibaren uğraşı ve petrol yataklarını içinde tutan nüfuz alanlarını

genişletme çabası içinde bulunan ülkelere XX. yüzyılın başında Chester Projesi ile ABD’de dâhil olmakta idi<sup>1</sup>.

Araştırma ve incelemenin başlığı olan Chester Projesi, Türk-Amerikan ilişkilerinin üzerine oturduğu, temellerinin şekillendiği bir dönemde önem arz etmekte idi. Chester Projesi, tarihsel süreçte hayata geçirilemeyen ve muhtelif anlaşmaların cüzî bir örneğini teşkil eden bir işleve sahip olmuş<sup>2</sup>, bugün ve daha sonra takip edilecek olan diplomaside hassasiyetin önemini ortaya koymuştur.

Araştırma ve incelemenin amacı, işletmeciliği ile Osmanlı ülkesi içerisinde hizmet gibi görülen, daha sonra yeniden düzenlenerek Osmanlı Devleti’nin varisi olarak beliren yeni yapıya kabul ettirilmeye çalışılan Chester Projesini ortaya koymak, bu projenin müzakerelerde tâbi tutulduğu mütalâa ve değerlendirmelere yer vermektir.

Bu araştırma ve inceleme Chester Projesi ile sınırlı tutulmuş olup, çalışmada Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi esas alınmış, Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi ve TBMM Zabıt Ceridesi gibi resmî yayınlar ve başlıca telif ve tetkik eserlerden de istifade edilmiştir.

## 1. Yapılan Ticarî Antlaşmalar ve ABD-Osmanlı Devleti Arasında İlişkilerin Başlangıcı

1783 tarihinde bağımsızlığını elde eden ABD ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk ilişkiler Amerikalı girişimcilerin ticarî faaliyetleri ile Fas, Tunus, Trablusgarp ve Cezayir’i içine alan Magrib bölgesinde kendini belli etmişti<sup>3</sup>. Sürekli Magribli korsanların tazyikini hisseden ABD, 1784’te Benjamin Franklin, Thomas Jefferson ve John Adams gibi tanınmış isimleri Magrib ülkeleri ile ticaret ve dostluk anlaşmaları yapmakla görevlendirmişti<sup>4</sup>. Nitekim uzun süren müzakerelerin ardından istenilen neticeyi alan ABD, 1795’te Cezayir, 1796’da Trablusgarp ve 1797’de de Tunus’la antlaşma imzalamıştı<sup>5</sup>. İmza edilen bu anlaşmalara bir istikamet verilmesi temelinde Osmanlı Devleti de dâhil edilmek istenilmişti.

ABD bahsi geçen bu teşebbüsü neticelendirememiş, Cumhurbaşkanı John Adams, Lizbon’daki Amerikan Orta Elçisi William Laughton Smith’i İstanbul’da bir

<sup>1</sup>Sevilay Özer, “Chester Projesi’nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue 2010, s.287.

<sup>2</sup>Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi, 1908-1923**, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2000, s. 112-114.

<sup>3</sup>Çağrı Erhan, **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, İmge Yayınevi, Ankara, 2001, s. 33.

<sup>4</sup>Orhan F. Köprülü, “Tarihte Türk-Amerikan Münasebetleri”, **Bellekten**, C. 51, Sayı 200, Ağustos, Ankara, 1987, s. 927.

<sup>5</sup>Orhan Koloğlu, “200 Yıllık İlişkilerin Resmi Olmayan Tarihi: Türk’le Amerikalı’nın Tanışması”, **Tarih ve Toplum**, C. 28, Sayı 163, Temmuz, İstanbul, 1997, s.17; Mine Erol, “Amerika’nın Cezayir ile Olan İlişkileri (1785-1816)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 32, Mart, İstanbul, 1979, s. 721.

ticaret anlaşması imzalamakla görevlendirmişti<sup>6</sup>. Osmanlı Devleti, 1798’de Fransa’nın Mısır’a asker çıkarması sebebiyle kendisini İngiltere’nin desteğine muhtaç hissetmiş, dolayısıyla ABD ile dostluk kurmak arzusunda olmamıştı<sup>7</sup>. Ancak, her ne kadar iki ülke arasında bir anlaşma imzalanmamışsa da bahsi geçen bu teşebbüsler başlangıç için müspet olarak görülmekte idi.

Amerikan ticaret gemileri, XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Anadolu limanlarında görülmeye başlamış, ABD tarafından 1802’de İzmir’e bir konsolos atanmıştı. Ancak, Osmanlı Devleti bu duruma rıza göstermemiş, konsolos İzmir’i terk etmek zorunda kalmıştı. Philadelphialı tüccar David Offley 1811’de kişisel çabalarıyla bir mutabakat neticesi, Amerikalı tüccarlar için bazı ayrıcalıklar elde etmişti. 1816’da da Offley, Kaptan-ı Derya Hüsrev Paşa ile dostluk geliştirmiş, geliştirdiği bu dostluk aracılığıyla Amerika’yı temsil eden konsolos olarak tanınma imtiyazını elde etmişti<sup>8</sup>. Artık, 1820 tarihinden itibaren her iki ülke arasında anlaşma imzalamaya yönelik ilk resmî müzakereler de başlamış olmaktadır. Başlangıçta Osmanlı Devleti, yapılması teklif edilen anlaşmadan herhangi bir ticarî avantaj elde edemeyeceğini düşünmüş ve müzakerelerde oldukça çekimser bir tutum sergilemişti. 1827 tarihinde Navarin’de Osmanlı Donanması’nın Birleşik Avrupa Donanması tarafından yakılması, söz konusu müzakerelerin seyrine önemli tesirlerde bulunmuştu<sup>9</sup>. Rus, İngiliz ve Fransızların katıldığı bu saldırı, ardından yaşanan 1828-1829 Osmanlı Devleti’nin Rusya karşısındaki mağlubiyeti, onu, yeni dostluk arayışlarına yöneltmişti. Osmanlı Devleti ile ABD temsilcileri arasında yapılan görüşmeler neticesinde, 7 Mayıs 1830’da Osmanlı-ABD Ticaret ve Denizcilik Anlaşması imzalanmıştı<sup>10</sup>. Bu anlaşmayla ABD’ne “*en ziyade müsaadeye mazhar millet*” statüsü verilmişti<sup>11</sup>. Bu statü ile ABD kendi tacirlerinden, diğer tacirlerden alınan gümrük vergisinden daha fazlasının talep edilmemesini ve Amerikan vatandaşlarının diğer ülke vatandaşlarının sahip olduğu her türlü ayrıcalıktan yararlanmalarını elde etmişti<sup>12</sup>. Osmanlı-Amerikan Ticaret

<sup>6</sup> Köprülü, “*Tarihte...*”, s. 928.

<sup>7</sup> Ercüment Kuran, “*XIX. Yüzyılda Osmanlı Türklerinin Amerika’yı Tanınması*”, **500. Yılında Amerika**, İstanbul 1994, s. 40.

<sup>8</sup> Köprülü, “*Tarihte...*”, s. 928-930.

<sup>9</sup> Nimet Akdes Kurat, **150 Senelik Türk-Amerikan Dostluğu Sergisi**, Ankara, 1959, s. 11.

<sup>10</sup> Bilal N. Şimşir, **Ermeni Propagandasının Amerika Boyutu Üzerine**, Erzurum, 1984, s. 79.

<sup>11</sup> Adnan Şişman, **Osmanlı Devleti’nde XX. Yüzyıl Başlarında Amerikan Kültürel ve Sosyal Müesseseleri**, Balıkesir, 1994, s. 8; Anlaşma metni için bkz. Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk Amerikan Münasebetleri**, Ankara, 1991, s. 1-4.

<sup>12</sup> Anlaşmanın diğer hükümleriyle Osmanlı topraklarında suç işleyen Amerikan vatandaşlarının hangi hukukî rejime tâbi olacakları, Amerikan ticaret gemilerinin boğazlardan serbestçe geçerek Karadeniz’e açılabilmesi ve iki ülke arasında diplomasi ve konsolosluk ilişkilerinin kurulması düzenlenmişti; Armaoğlu, **Belgelerle...**, s. 5; 1830 Ticaret ve Denizcilik Anlaşmasının gizli maddesinde; ABD’nde Osmanlı Devleti hesabına savaş gemileri yapılmasını ve gerekirse İstanbul Tersanesinde Amerikalı mühendisler tarafından inşa edilecek gemilerin kerestelerinin ABD’den tedarik edilmesi öngörülmekte idi; Kurat, **Türk-Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959)**, Ankara, 1959, s. 16-17; Kurat, “*Türkiye ile ABD Arasındaki Münasebetlere Dair Arşiv Vesikaları*”, **Tarih Araştırmaları**

Anlaşması, aynı zamanda 1820’li tarihlerden itibaren Osmanlı topraklarına gelmeye başlayan Amerikalı Protestan misyonerlerin sayılarının artmasına da sebep olmuştu<sup>13</sup>. Misyonerler, politik olarak olaylar arasında tam bir denge kurmakta idiler<sup>14</sup>. Misyonerlerden talep edilen, ikamet edilen ülkenin ekonomik durumu, toplumsal yapısı, siyasal bütünlüğü, tarım alanları, yer altı ve yer üstü zenginlikleri, dinî durumu ve eğitim düzeyi hakkında bilgi edinmeleri idi. Misyonerler, sistemli bir çalışma neticesi Osmanlı topraklarını; Avrupa, Doğu Türkiye, Batı Türkiye ve Merkezî Türkiye şeklinde dört çalışma bölgesine ayırmışlardı<sup>15</sup>. 1830 tarihinde 25 yıllığına imza edilen Ticaret ve Denizcilik Anlaşması 1855’de geçersiz hâle gelmişti. Sözü edilen bu zaman diliminde Kırım Savaşı, Osmanlı ekonomisini Avrupa devletlerinin tahakkümüne sokmuştu. ABD, Osmanlı Devleti ile Avrupa devletleri arasındaki anlaşmaların şekil alıp, tamamlanmasını beklemiş, 1862 tarihinde kendisi ile Osmanlı Devleti arasında Ticaret Anlaşması yapılmıştı. Bu ticaret anlaşmasının 1830’da yapılanı ile karşılaştırıldığında ABD lehine ve daha ayrıntılı olarak düzenlendiği görülmekte idi. İki ülke arasında ilişkilerin tesisinde 1874 tarihinde imza edilen “*Tabiiyet, Gayr-i menkûl ve Suçluların İadesi*” anlaşmalarıyla hukukî konularda da mesafe kat edilmişti. Böylece ilişkilerde kuruluş safhası tamamlanmıştı<sup>16</sup>.

ABD, sonrası süreçte Osmanlı ülkesine gönderdiği misyonerleri vasıtasıyla yavaş yavaş mevcut prensiplerinden ayrılıp, sömürgeciliği esas alan tutum ve tavır ile kendisini belli edecekti. Osmanlı ülkesine gelen bu misyonerler bir müddet sonra çeşitli gruplara ayrılarak çalışacaktı. Öne çıkan ve büyük önem arz eden grup, hiç şüphesiz bölgedeki Ermeniler nezdinde faaliyetlerde bulunacak<sup>17</sup>, diğer bir grup ise

---

**Dergisi**, C.5, Ankara, 1967, s. 334; Sözü edilen bu gizli madde her ne kadar Amerikan Senatosu tarafından kabul görmemişse de, pratikte hayata geçirilmiş olup, “*United States*” isimli savaş gemisi Osmanlı Devleti’ne satılmıştı. Ayrıca, Henry Eckford ve Foster Rhodes gibi ABD’nin en ünlü gemi mühendisleri İstanbul’a gelerek Osmanlı Donanmasının en etkili savaş gemilerini inşa etmişlerdi. Bu gelişmeler esnasında Türk gemi mühendisleri de yeni tekniklerden haberdar olmuşlardı; Erhan, “*1830 Osmanlı-Amerikan Anlaşması’nın Gizli Maddesi ve Sonuçları*”, **Bellekten**, C.62, Sayı 234, Ağustos, Ankara, 1998, s. 464.

<sup>13</sup> Osmanlı Devleti’ne 1820 yılında ilk gelen Amerikalı misyonerler Plinny Fisk ve Levi Parsons’dı. Bu iki misyoner, ABD’deki Protestan misyoner örgütlerinin en güçlüsü olan American Board of Commissioners for Foreign Missions’ın (ABCFM) elemanlarıydılar. ABCFM için bkz. David Brewer, **What Next in Turkey**, The American Board, Boston, 1913; İlknur Polat, “*Osmanlı İmparatorluğu’nda Açılan Amerikan Okulları Üzerine Bir İnceleme*”, **Bellekten**, C. 7, Sayı: 203, Ankara, 1990, s. 629.

<sup>14</sup> İlber Ortaylı, “*Osmanlı İmparatorluğunda Amerikan Okulları Üzerine Bazı Gözlemler*”, **Amme İdaresi Dergisi**, C.14, S.3, Ankara, Eylül 1981, s. 86; Uygur Kocabaşoğlu, **Anadolu’daki Amerika-Kendi Belgeleriyle 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Amerikan Misyoner Okulları**, 3. Baskı, Ankara, 2000, s.19-20.

<sup>15</sup> Ayten Sezer, “*Osmanlı’dan Cumhuriyete Misyonerlerin Türkiye’de Eğitim ve Öğretim Faaliyetleri*”, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Osmanlı Devleti’nin 700. Yılı Özel Sayısı, Ekim, Ankara, 1999, s. 173-174.

<sup>16</sup> Armaoğlu, **Belgelerle...**, s. 17; Erhan, **Türk...**, s. 33-34; A.Turgay Üner, “*Ottoman-American Trade During the Nineteenth Century*”, **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, C.3, s. 192.

<sup>17</sup> Geniş bilgi için bkz. Ahmet Uçar, **Amerikan Misyonerlerinin Türkiye’deki Faaliyetleri (1818-1930)**, (Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 1988.

yine Ermenileri bahane ederek onların buldukları sahalarda en önemli maden ve petrol yataklarını arayan olacaktı.

## 2. ABD-Osmanlı Devleti İlişkinin Ermeniler Temelinde Seyri

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durum ve birbirini takip eden menfi gelişmeler; Kırım Savaşı sonrası ekonomik meseleler, Eflak-Boğdan gibi önemli toprakların kaybı ve 1877-1878 Türk-Rus savaşı ile Osmanlı Devleti'nin mağlubiyeti Batılı devletlerin üzerinde baskı unsuru olmalarına ve Osmanlı Devleti'nin yeni bunalımlar ile karşı karşıya kalmalarına yol açmıştı. 1878 Berlin Antlaşması'ndan sonra İngiltere, Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü muhafaza etmek üzere tesis ettiği siyasetten vazgeçmekte, Doğu Anadolu'da bir Ermeni devleti kurulması yönünde çabalar göstermekte idi<sup>18</sup>. Böyle bir durumda ABD, ilk kez Osmanlı Devleti'ndeki merkezî boşluğa değinip, uzak vilâyetlerdeki memurların keyfî tutumlarından bahsettiği şikâyetlerini dile getirmekte idi. Osmanlı Devleti'nden ABD'ye göç eden Ermenilerin lobi çalışmalarının da tesiriyle Amerikan Hükümeti, arzu ettiği imtiyazları koparmak için Ermeni haklarını müdafaa etmeye başlamıştı. 1877-1878 sonrası Osmanlı Devleti'ne yönelik dış baskıların arttığı bir dönemde 1895 tarihinde ABD'nde Amerikan Senatosu tarafından Ermeniler lehine Osmanlı Devleti aleyhinde karar alınmıştı. Osmanlı Devleti, kararın gerekçesini dinî bir temelde mütalâa ederek bu durumu haçlı zihniyetinin yansımaları olarak görmüştü. Konuya ilişkin Washington Sefareti'nden gelen tahrirat tercümesinde Amerikan Meclisi'nin Osmanlı Devleti aleyhinde karar almasının; Ermenilerin din birliği sebebiyle ABD tarafından himaye edildiği, Osmanlı topraklarındaki misyonerlerin teşviki ve Berlin Antlaşması'ndaki Ermenilerle ilgili (61. ve 62.) maddelerin hayata geçirilmesi talebi şeklinde, sebepleri mevcuttu<sup>19</sup>. XIX. yüzyılın ikinci yarısında devletlerarası ilişkilerin tanziminde başvurduğu bir yöntem olan "savaş gemisi yollama" yı ABD, Osmanlı Devleti'ne karşı da tatbik etmiş, talep ettiği imtiyazlara kavuşmak için tehdit unsuru olarak savaş gemileri göndermişti. Nitekim bu gemiler aracılığıyla oluşturulan tazyik kısa sürede etkisini gösterecek, ABD, arzu ettiği imtiyazları elde etmeye başlayacaktı<sup>20</sup>.

ABD'nin dış politikası, Osmanlı Devleti tarafından; "Amerikalılar daima Hıristiyanları iltizâm ediyorlar. Zaten Amerikalıların cümlesi Hükümât-ı İslâmiye'ye düşmandırlar fakat kuvve-i icrâiyece iş böyle değildir. Çünkü hükümet hayat nokta-i

<sup>18</sup> Nurdan Şafak, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV, İstanbul 2003, s. 20.

<sup>19</sup> Şafak, **Osmanlı-Amerikan...**, s. 31.

<sup>20</sup> 1850-1914 yılları arasında Amerikan savaş gemilerinin İstanbul'a gelmeleri neticesinde ABD, Osmanlı Devleti'nden talep ettiği imtiyazları elde etmişti; Kurthan Fişek-Oral Sander, **ABD Dışişleri Belgeleriyle Türkiye-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı 1829-1929**, Ankara, 1977, s. 23.

nazarından değil politik ve menfa’at cihetinden hareket etmektedir”<sup>21</sup> şeklinde, ele alınmakta idi.

Yapılan Ticarî Anlaşmalar ve ABD-Osmanlı Devleti Arasında İlişkilerin Başlangıcı başlığı altında kısmen temas edildiği gibi 1820 tarihinden itibaren ülkede misyonerlerin faaliyetleri de giderek artmıştı. Osmanlı ülkesi içerisinde faaliyet gösteren bu misyonerler Müslüman ve Yahudilerden ümit edileni bulamamışlar, Ermenileri hedef kitle olarak seçmişlerdi.<sup>22</sup> Misyonerler, Hıristiyan nüfusa sahip ve özellikle Ermenilerin yoğun olduğu Yozgat, Sivas, Elazığ, Diyarbakır, Antep, Maraş, Halep, Van ve Erzurum gibi bölge ve şehirleri mesken tutmuşlardı. Başlangıçta Ermeniler, cemaatlerine yönelik propaganda çalışmasına yönelen misyonerlere temkinli yaklaşmış ve kendilerini korumaya çalışmışlardı.

Amerikalı misyonerler, 1839 Tanzimat ve 1856 Islahat Fermanı’nın getirdiği hürriyetlerden istifade ederek<sup>23</sup> faaliyetlerine hız vermişlerdi. 1848’de Antep, 1850’de Arapkir, 1853’de Tokat ve Kayseri, 1854’de Maraş, Halep, Sivas ve Harput, 1855’de Urfa, Antakya ve İzmit, 1856’da Musul ve Diyarbakır, 1857’de Mardin, Bitlis ve Edirne, 1863’de ise Adana’da birer misyoner istasyonu kurulmuştu<sup>24</sup>.

Amerikan misyonerleri bu tarihten sonra açtıkları okullarda verilen eğitim ile bir taraftan Ermeni millî bilincinin oluşmasına katkıda bulunmakta, diğer taraftan da bu halkla ilgili her türlü gelişmeyi ABD ve Avrupa kamuoyuna aktarmakta idiler<sup>25</sup>. Ermeniler, açılan bu okullarda misyonerlerden dinledikleri, aldıkları eğitim ve gördükleri yardımla özellikle, dil ve kültür sahasında millî bir alt yapı edinmişlerdi. Dolayısıyla Ermeniler, aldıkları eğitimle tebaası oldukları devlet ve ülkeye gittikçe yabancılaşan düşmanca bir ruh hali içine girmeye başlamışlardı<sup>26</sup>. Anadolu’da özellikle 1890’lı yıllarda Ermeni isyanları çıkmıştı. 1895 yılının Kasım’ında Harput ve Maraş’ta meydana gelen olaylar ABD ve Osmanlı Devleti arasındaki krizi iyice arttırmıştı. Amerika’ya göre yaşanan olaylar birçok Amerikan eğitim kurumlarına zarar vermiş ve bu ülke vatandaşlarını da zor duruma düşürmüştü. ABD, Kasım ayı sonlarında Amerikan müesseselerine verilen zararın Osmanlı Hükümeti tarafından tazmin edilmesini talep etmişti. Bu konuda Osmanlı Devleti Hariciye Nazırı Tevfik Paşa ile Amerikalı yetkililer arasında yazışmalar yapılmıştı. Osmanlı Hükümeti, meydana gelen olayların sorumluluğunu kabul etmemiş ve bu olaylar sırasında Amerikan vatandaşlarının koruma altına alındığını ve bu kurumların zarar görmesinin müsebbibinin Ermenilerin olduğunu, İstanbul’daki Amerikan Elçisi

<sup>21</sup> Şafak, **Osmanlı-Amerikan...**, s. 22.

<sup>22</sup> Necmettin Tozlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Misyoner Okulları”, **Yeni Türkiye**, Osmanlı Özel Sayısı, Ankara, 1999, s. 331.

<sup>23</sup> Sezer, “Osmanlı’dan...” s.173.

<sup>24</sup> Edwin E. Bliss, **Condensed Sketch of the Missions of the American Board in Asiatic Turkey**, Boston, Abcfm, 1897, s.18; Uygur Kocabaşoğlu, **Anadolu’daki...**, s. 92-93.

<sup>25</sup> Nejla Günay, **Maraş’ta Ermeniler ve Zeytin İsyanları**, İstanbul, IQ Yay., 2007, s. 192-193.

<sup>26</sup> Mithat Aydın, “Amerikan Protestan Misyonerlerinin Ermeniler Arasındaki Faaliyetleri ve Bunun Osmanlı-Amerikan İlişkilerine Etkisi”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)**, S. 19, s. 91.



Terrell vasıtasıyla bildirmişti<sup>27</sup>. Nitekim Amerika'ya göre bu olayların tek sorumlusu Osmanlı Devleti idi. Toplanan Amerikan Senatosu aldığı karar itibari ile Osmanlı Devleti üzerindeki tazyikini giderek artırmıştı; Harput ve Maraş'ta meydana gelen olaylarda ahalinin Amerikan müesseselerine zarar verdiği, üstelik askerlerin herhangi bir tedbir almayarak bu duruma seyirci kaldıkları ifade edilmiş, Osmanlı Devleti'nin tazminat ödemesi gereği yeniden bildirilmişti. Bab'ı-Âli'nin Harput ve Maraş'taki zararlar nedeniyle tazminat ödemeye yanaşmaması, ABD Hükümeti'ni daha etkili adımlar atmaya yöneltmişti. ABD, Osmanlı Hükümeti'ne müdahale olasılığından hareketle Mart 1896'da Terrell'den Çanakkale Boğazı'ndaki istihkâmlara ve İstanbul çevresindeki askerî birliklere ilişkin ayrıntılı bilgi istemişti<sup>28</sup>.1898 yılı sonunda İstanbul'a atanan yeni Amerikan Elçisi Strauss'a tazminat konusunu çözüme kavuşturması talimatı verilmişti. Strauss, bir yandan tazminat konusunda ısrarcı bir tutum sergilerken diğer yandan da abartılı bulduğu miktarın düzeltilmesi için çaba sarf etmekte idi<sup>29</sup>.

Tazminatın ödenmemesi halinde ABD'nin kuvvet kullanmaya kararlı olduğunu anlayan Osmanlı Hükümeti, sorunu biraz daha sürüncemede bırakmayı başarmışsa da Amerikan Senatosu konunun bir an önce çözümlenmesi için Amiral Colby M. Chester önderliğinde 1900 tarihinde "*USS Kentucky*" adlı savaş gemisini İstanbul'a göndermişti<sup>30</sup>. Gemide bulunanların temel görevi daha çok bölgedeki Amerikalılara manevî destek sağlamak ve İstanbul'da birkaç gün fazla kalıp Osmanlı yöneticileriyle ilişki geliştirmektir. Nitekim Amiral Colby M. Chester kendisine verilen bu görevi en iyi şekilde yerine getirecekti. Amiral, Osmanlı Sultan'ı başta olmak üzere diğer devlet adamlarından beklemedikleri bir ilgiyle karşılaşacaktı<sup>31</sup>.

Sözü edilen, araştırma ve incelemenin başlığı olan bu projenin sahibi Amiral Colby M. Chester Osmanlı ülkesine, İstanbul'a gelmişti. Artık, Ermenilerin buldukları sahalarda önemli maden ve petrol yatakları aranacak, Amiral Colby M. Chester, kendi adını alacak olan bu projenin esasını oluşturacaktı.

### 3. Osmanlı Ülkesinde Demiryolu İnşasına Yönelik Ortaya Konulanlar ve Chester Projesinin İlk Devri

Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımına yönelik ilk girişimi İngiltere başlatmış, 1850 tarihinden itibaren İngiltere'nin Anadolu'da, 1890 yılları ile birlikte de

<sup>27</sup>Erdal Açıkse, *Amerikalıların Harput'daki Misyonerlik Faaliyetleri*, Ankara, TTK Yay., 2003 ,s. 265-267.

<sup>28</sup> Erhan, *Türk...*, s. 329.

<sup>29</sup> Erhan, *Türk...*, s. 334.

<sup>30</sup> Can, *Demiryolundan...*, s.114.

<sup>31</sup>Gordon James *American Relations with Turkey, 1830-1930*, Univ. Of Pensilvania, Philadelphia, 1932, s. 243.

Suriye ve Filistin’de Fransızların etkinliğinin arttığı görülmüştü. XX. yüzyılın başında Bağdat demiryolu inşasının başlaması ile bu devletler içerisinde Almanya’da kendini belli etmişti<sup>32</sup>. Berlin Antlaşması ile beraber İngiltere ve Fransa’nın Rusya karşısında Osmanlı Devleti’nin toprak bütünlüğünü muhafazaya yönelik politikasından vazgeçmesi, Bağdat demiryolu projesinin diğerlerine kıyasla daha az tehlikeli olarak görülen Almanya’ya verilmesinde etkili olmuştu<sup>33</sup>. Böyle bir ortamda XX. yüzyılın başında geleneksel politikasının aksine Osmanlı ülkesinde demiryolu imtiyazı almak için ABD’nin de teşebbüste bulunduğu görülmekte idi.

Padişah II. Abdülhamit döneminin sonlarına doğru Anadolu-Musul-Kerkük bölgeleri arasında da bir demiryolu yapılması gerektiğinden bahsedilmeye başlanmıştı<sup>34</sup>. Amerikan Hükümeti, Ortadoğu petroleriyle yakından ilgilenerek bunun neticesinde demiryolu imtiyazı almak için diğer muhtelif ülkelerle rekabete girmişti.

Anadolu’da demiryolu inşası için başvurular yapılmakta, başvuruda bulunanlar arasında Amiral Colby M. Chester öne çıkmakta idi<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.79; Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.26; Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972, s. 189.

<sup>33</sup> Mustafa Albayrak, “*Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı*”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, S.6, 1995, s.9-20; Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1999, s. 384; Gülsoy, **Hicaz...**, s. 26.

<sup>34</sup> 1898’de Alman İmparatoru II’nci Wilhem’in İstanbul’u ziyaretinden sonra hız kazanan Osmanlı-Alman ilişkileri kapsamında Bağdat Demiryolu imtiyazı Almanya’ya verilecekti. 1903 tarihinden sonra da Almanlar, Konya-Basra Körfezi arasında uzun bir hattın inşasına başlamışlardı; Ayrıcalıklı demiryolu yapımları Osmanlı Devleti’ne çok pahalıya mal oluyordu. Osmanlı Devleti yapımını Batılı devletlere verdiği demiryolları ağının karşılığında, yine bu devletlere oldukça yüklü miktarda para ödüyordu bu da hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti’nin hazinesine yansıyor ve Avrupa’ya iyice bağlıyordu; Geniş bilgi için bkz. Ümit Sarıarslan, **Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına, Cumhuriyet Demiryolları ve Ötesi**, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004.

<sup>35</sup> Can, **Demiryolundan...**, s. 122; Amerikan demiryolu yapım ortaklığının bir temsilcisi olan Dr. Glaskow’un başvurusu ile Osmanlı ülkesinde 99 yıllığına demiryolu hattının çevresinde 40 kilometrelik şerit içerisinde petrol dâhil bütün maden yataklarının demiryolları işletme imtiyazıyla birlikte yapımçı demiryolu şirketine devredilmesi ön anlaşma olarak kararlaştırılmış ancak, daha elverişli şartlarla başka talipliler de çıkmıştı. Hükümet, dönecek olan demiryolu ağı ile ülkede birliğin temin edilmesinin kolaylaşacağına inanmakta idi; Selim İlkin, “*1922-1923 Yılları Türkiye’sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi*”, **Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984, s. 741; 1908’li yılların başında bir İngiliz-Amerikan firması olan “J.G White and Company” en büyük temsilcisi Dr. Bruce Glasgow vasıtasıyla demiryolu yapım ortaklığı adına harekete geçip söz sahibi olmak isteyecek ve teklifini Osmanlı Hükümeti’ne sunacaktı; Tezel, “*Birinci ...*”, s. 289-290; Yapılan pazarlıklar neticesi bu hatların, Osmanlı Hükümetince kilometre geliri verilmeden yapımına, buna karşılık da hatların çevresindeki 40 kilometrelik şerit içindeki petrol dâhil maden yataklarının, demiryollarının işletme ayrıcalığı olan 99 yıl için bu hatları yapacak olan bu firmanın işletmeciliğine bırakılması kararlaştırılmıştı; Tezel, “*Birinci ...*”, s. 288-290; Ayrıca, Dr. Glaskow’ın dışında bu işletmeyi üzerine almak isteyen altı isim daha mevcuttu ve bunlardan biri de “Ottoman-American Development Company” şirketi adına hareket eden Amiral Colby M. Chester idi. Chester’i diğer isteklilerden ayıran ve onun özellikle de işletme hakkını, en yakın rakibi olan Dr. Glaskow’un elinden alan bir takım artıları

1909 tarihinde Amiral Colby M. Chester tarafından The Ottoman-American Development Company (OADC) adlı şirket kurulmuş, aynı yılın Mart ayında Nâfia Vekâleti ile bir sözleşme imzalanmıştı. İmzalanan bu sözleşmeye göre; Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen geniş bir hat geçecekti. Bir taraftan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer taraftan Adana muntikasındaki Yumurtalık veya Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık ya da Süveydiye'de bir limanın yapımı da öngörülmekte idi. Ancak, daha sonra imtiyaz lehine yapılan değişiklikle hattın dar hat olacağı ifade edilmişti. Yapılan bu değişiklikle; Van'a uzanan hat Sivas'tan değil Harput'tan başlayacak Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktı. Akdeniz'de ise ulaşılacak ve limanın yapılacak olduğu yerin Yumurtalık olacağı belirtilmişti. Hatların uzunluğu 2000 kilometre olup, hat çevresinde 40 kilometrelik şeritler içinde bulunan bütün maden yatakları petrol de dâhil olmak üzere imtiyaz sahibinin olmakta idi<sup>36</sup>. Mühendis Muhtar Bey daha sonra TBMM'indeki bir konuşmasında; kendisinin Demiryolları Müdürü Umumisi olduğunu ve bu projenin o zamanlar "*Lasko Projesi*" adını taşıdığını, projeyi o zaman desteklediğini belirtmiş ancak, Samsun-Sivas hattında bilfiil işe başlandığı bir sırada kendisine, Chester'ın bizzat müracaat ederek bu hattı bu şartlarla yapamayacağını, hattın dar olmasını talep edip bu hattın Sivas'tan Harput'a kadar olan kısmını aradan çıkardığını söylediğini dile getirmişti. Muhtar Bey, projeye olan tepkilerinin doğmasındaki esas unsuru; hattın Yumurtalık'tan Maraş'a kadar Ceyhun Vadisi'nden geçecek olan kısmının gayet zor durumda kaldığını belirtmişti. Muhtar Bey, Chester'in bu hattın inşasının masraflarının 160 bin liradan fazla olması halinde bunun Hükümet tarafından karşılanması yönündeki beyanına bağlamış, duruma sessiz kalamayacağını ifade etmişti. Bu itirazın ardından Chester ve grubu projede kendilerini bir tadilât yapmak zorunda hissetmişler ancak, Muhtar Bey; "*Mükemmel, geniş hat olarak bir proje yaptık ve mükemmel bir şey vücuda getirdik, iki tarafın nef'ini dört beş ay düşündük. Hatta Meclisin bir içtimanı kaybettik. Şimdi yeniden bu tadilâtı istiyorsun. Bu tadilâtı memleket namına kabul edemem. ...Bugün yine dar hat olarak ve arz ettiğim gibi 14 tadilâttır ve on dördü de memleketin zararınadır*" sözleriyle, üzerinde anlaşılan "*geniş hatlı*" projenin dar hatta çevrilmesine yönelik tepkisini ortaya koymuştu. Gelişmeler bu projenin ilerleyen bir süreçte Meclis-i Mebusan'da amacına ulaşamayacağını bir

mevcuttu.Öncelikle Amiral Colby M. Chester teklifini, Dr. Gloskow'dan önce Osmanlı Hükümeti'ne sunmuştu. Nafia Vekili Fevzi Beytarafından imzalanan kanunun gerekçesinde; 1908 yılında Dr. Gloskow tarafından Sivas-Van hattı ve Sivas-Musul-Kerkük-Süleymaniye hattı ve Yumurtalık'ıkapsayan hatlara yönelik teklifin sunulduğu ve Dr. Gloskow tarafından sunulan bu teklifin Chester'in sunduğu teklife benzer olduğu ifade edilmişti. Özellikle bu iki teklifin Meclis-i Mebusan'da ele alınmasına karar verildiği ve yapılan inceleme neticesi Amiral Colby M. Chester tarafından sunulan ilk teklifin daha uygun olduğu belirtmişti; Tezel, "*Birinci ...*",s. 288-290-291; **TBMMZabıt Ceridesi**, Devre I, Cilt 28, (1 Mart 1339 tarihli Birinci İçtimadan 4 Nisan 1339 tarihli Yirminci İçtimaa kadar İçtima 20, Celse 1), TBMM Matbaası, Ankara, 1961 s. 437.

<sup>36</sup>Yahya Sezai Tezel, "*Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı*", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C.25, No.4, 1970, s. 292.

göstergesi niteliğinde idi<sup>37</sup>. Ayrıca, Colby M. Chester ve projesine karşı bir İngiliz-Alman yakınlaşması da söz konusu olmuştu<sup>38</sup>. İngiliz-Amerikan firması olan “J.G White and Company” ve temsilcisi Dr. Bruce Glasgow, “Ottoman-American Development Company” şirketi adına hareket eden Amiral Colby M. Chester, İngilizler lehine hareket eden D’Archy ve grubu da bu işletmeyi üzerlerine almak arzusunda olanlardan idi. Bilindiği üzere Osmanlı ülkesinde demiryolu ağını Bağdat demir yolları imtiyazını alarak başlatan bir güç vardı ki o güç “Alman Deutsche Bank” idi. Deutsche Bank, Alman İmparatorluğu’nun Doğu’ya doğru yayılma politikasının yürütücüsü olmuştu. Hamburg’dan Basra Körfezine kadar uzanan Bağdat Demiryolu Projesi, bu politikanın ifadesi idi. D’Archy ve grubu da Chester ve grubunun bu işletmede ön plâna çıktığını görmüş ve Alman Deutsche Bank ile işbirliği yapma yönünde adımlar atmıştı. Osmanlı Düyun-ı Umumiye Müdürü Sir Adam Block’ta böyle bir durumu destekleyenler arasında bulunmakta idi<sup>39</sup>.

Ancak, Osmanlı Devleti mevcut durumdan yararlanmak isteyecek, D’Archy, Amerikan Development Company ve Almanlar arasındaki rekabeti artıracaktı. Demiryolunun işletimi hakkında başvuruda bulunan başka gruplar da mevcuttu<sup>40</sup>. Bu gruplardan “Ottoman-American Development Company” şirketi adına hareket eden Amiral Colby M. Chester ve grubu önemli idi. Nitekim Chester ve grubunun projesi 1911 Kasım’ına gelindiğinde Meclis-i Mebusan’da yeniden gündeme gelip müzakere konusu olacaktı.

28 Haziran 1910 tarihinde Meclisin imtiyaz anlaşması müzakeresini belirsiz ileri bir tarihe ertelemesi Chester ve grubunda bir hayal kırıklığına sebep olmuş, taraflar arasında Şubat 1911 tarihine kadar görüşmeler devam etmişse de bir neticeye ulaşılamamıştı<sup>41</sup>.

#### 4.Chester Projesinin Osmanlı Meclis-i Mebusan’ındaki Yansımaları

Chester Projesi, 7 Teşrinisani 1327(7Kasım 1911) tarihinde Meclis-i Mebusan’da müzakereye açılmış, Necip Dırağa Bey (Üsküp), öncelikle Anadolu-Musul ve Kerkük bölgeleri arasına yapılması düşünülen demiryolu hattının işletilmesini üzerine almak isteyen birçok taliplinin bulunduğunu belirterek, Hükümete sundukları teklifleri itibariyle diğer gruplardan ayrılan, birbirlerine ciddi rakip olacak olan iki gücü; Gloskow ve Colby M.Chester’i ifade etmiş;“Mösyö Chester tarafından dermeyan edilen teklifte hat geniş olacaktı. Glaskow tarafından dermeyan edilen teklifte on beş sene katiyyen rüsûm-u nisbiyye verilmeyecekti ve on beş sene sonra hattın

<sup>37</sup>TBMMZabıt Ceridesi, Devre I, Cilt 28, İçtima 20, Celse 1, s. 506.

<sup>38</sup>TBMMZabıt Ceridesi, Devre I, Cilt 28, İçtima 20, Celse 1, s. 438.

<sup>39</sup>Can, *Demiryolundan...*, s.127.

<sup>40</sup>Demir yolarının işletimi hakkında başvuruda bulunan diğer talipliler; Shell Transport and Trading Company, Royal Dutch-Shell ve yine bir İngiliz R.L.Harmsworth’un grubu idi; Can, *Demiryolundan...*,s.129,130-131.

<sup>41</sup>Can, *Demiryolundan...*, s.146.

*varidat-ı gayr-ı sâfiyyesi 12.500 Frangı tecavüz ederse, o vakit rüsûm-u nisbiyye verecek. Hâlbuki Çester'in şartnamesinde işletmeye bed'ettiği tarihten itibaren doksan dokuz sene nihayetine kadar şimdiden muayyen olan rüsûm-u nisbiyye verilecekti" diyerek, işletmeyi üzerine almak isteyen iki gücü teklifleri açısından karşılaştırarak; "...kuvve-i mâliyyeleri hakkında tahkikat-ı lâzime icra edildi. Bunlardan Mösyö Çester, bilmem yüz milyon mark kadar bir servet sahibi olan büyük bir (tröst) ün röprezantanı olduğunu ispat etti. Diğer hakkında tetkikat icra edildi, yirmi milyon liralık bir iş için hiç olmazsa yüz milyon dolar kadar serveti olması lâzımdı. Sefareten bu bapta vârid olan tahriratta Mösyö Glaskow'un mensup olduğu şirketin bu gibi inşaatla mütevaggil olduğu gösteriliyor; fakat bu şirketin bütün sermayesi altı milyon marktan ibarettir. O vakit esasen yüz milyon marka kadar hir servet mültezem idi. Çünkü yüz milyon mark kadar sarf ediliyordu. Servet-i mâliyyece Çester, öbürüsünden daha ziyade güzel idi ve Çester'in dermeyeran ettiği şerait de diğerinden daha nâfi idi. Hem hat geniş olacak, hem de maâdin için rüsûm-u nisbiyye verecek idi"<sup>42</sup>sözleriyle, Chester'in tercih edilmesinin sebeplerini izah etmekte idi. Nâfia Nazırı Hulisi Bey; "...99 sene müddetle bir şirkete karşı bağlanacağız ve o yolda bağlanacağız ki şayet bir hata yapacak olursak, tashih etmek imkânı yoktur. ...bendeniz nazır sıfatı ile 99 senelik bir imtiyaz mukavelenamesine imza koyduktan sonra beni mesul etmek değil, assanız, yine o hatayı tashih edemezsiniz. Onun için bendeniz, bu imtiyazat işlerini fekalade mühim görür ve içtihadatımı tamamiyle göstermek isterim ve Heyet-i Celileniz de, bendenizin verdiği ehemmiyyet kadar bu işlere ehemmiyet vermesini rica ederim, çünkü bunun mesuliyyet, kanuniyye ve vicdaniyyesi bana ait olduğu gibi, eğer bundan bir hata çıkarsa, mesuliyyet-i maneviyyesi de Heyet-i Celîenize aittir. Öyle bir mesuliyet ki, neticesi belki ahvadamıza bile intikal edebilecek bir mahiyettedir"<sup>43</sup>sözleri, demiryolu işlerinin denildiği kadar basit düşünülmemesi gerektiğini beyan etmişti.*

Orman Maden ve Ziraat Nazırı Sinabiye Efendi ise Chester tarafından sunulan teklifte, 20 sene müddet istemesini yapılacak olan hattın iki tarafında ve 20'şer kilometrelik mıntıkası dâhilindeki bölgelerde maden aranmasını önlemek adına atılmış bir adım olarak görüp, bu durumun yalnız Hükümet-i Ecnebiye tebaasının değil, Hükümet-i Osmaniyye tebaasında bölgede, 20 sene maden aramaktan mahrum bırakılması manasına geleceğini ifade etmiş, Hükümetçe işletilen ve fazlaca gelir getiren bazı madenlerin yine Hükümet eliyle bir yabancı kuruluşa verilmesine de tepki göstermişti<sup>44</sup>.

<sup>42</sup>**Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi**, Devre I,Cilt I, (4 Kânunuevvel 1324 Tarihli Birinci İnikattan 9 Şubat 1324 Tarihli Otuzüçüncü İnikata Kadar On sekizinci İnikad,Celse 2) TBMM Basımevi, Ankara, 1982, s. 521.

<sup>43</sup>**Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi**, Devre I,Cilt I, On sekizinci İnikad,Celse 2, s. 525-526.

<sup>44</sup> Bu madenlere örnek olarak da; yıllık 18-20 bin liralık hâsılat sağlanan Ergani madeni, 18 yıldan beri çeşitli sebeplerden dolayı işletilmeyen ama öneme sahip olan Gümüşhacı madeni ve 35 yıldan beri işletilmeyen Keban madeni ile 20 kilometrelik mıntıkaya tesadüf eden bazı madenlerin verilmesini göstermişti; **Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi**, Devre I,Cilt I, On sekizinci İnikad, Celse 2, s. 529-530.

Asım Bey (Elazığ), Hallaçyan Efendi (İstanbul)' nin, Chester ile yapılan 20 yıllık mukavelede başrol oynadığını ifade etmiş, Hallaçyan Efendi de; “...20 sene müddet zarfında hattın sağ ve sol cihetlerinde 20'şer kilometre muntika dâhilinde keşfolunacak maadinin işletme keyfiyeti bundan üç sene evveli Meclisi Mebusanca kabul olunan bir esasa muvafıktır ve nezaret tabîi, Meclisi Mebusanca verilen karara imtisal eder” diyerek, Meclis-i Mebusan ve Âyan tarafından kabul olunan esaslara riayet etmek gerektiğini ifade etmiş, İsmail Paşa (Tokat); “Nazır Bey, ben de bu Meclisin azasındayım. Bu kanun, bu Meclis'te tasdik olunmaz” sözüyle Chester Projesi'ne olan somut tepkisini ortaya koymuştu<sup>45</sup>.

Bu projenin 9 Teşrinisani 1327 (9 Kasım 1911) tarihinde Meclis-i Mebusan'da müzakeresi sırasında yapılacak olan demiryolunun dar hatlı mı, yoksa geniş hatlı mı olması gereklidir sorusuna cevap aranmış, oturumda öne çıkan önemli bazı noktalar; Osmanlı Hükümeti'nin yapılacak olan demiryolunun Yumurtalık'a kadar inmesini arzu ettiği, bu arzusunun bir teklif haline getirilerek Chester ve şirketine sunduğu, sunulan bu teklifin şirket tarafından kabul edildiği hattın, Yumurtalık'a kadar yapılabileceğinin bildirildiği, bahsedilen bu yerin oldukça arızalı ve masraflı olduğu, bu noktaya ulaşmak için mecburen arızası ve masrafı az olan Süveydiye bölgesinden geçilmesi gerektiği, şirketin iki yer arasında kalan kısmın masrafının Osmanlı Devleti tarafından verilmesini istediği (bu masraf yaklaşık 160 bin frank olarak hesaplanmıştı), Hükümetin yapılacak olan demiryolunun Yumurtalık'tan Sivas'a inmesini ve Sivas ile Harput arasına yapılacak olan hattın geniş hatlı olması gerektiğini düşündüğünü, bu masrafı vermeyi kabul ettiğini<sup>46</sup>, Harput'tan-Yumurtalık'a kadar dar hattın yapılması demenin, inşa edilecek her kilometre için 160 bin franktan daha fazla masrafın olduğunu (Harput-Yumurtalık arasına inşa edilecek kısım 480 kilometre)<sup>47</sup>. Ayrıca, bu bölgenin arızalı olması da bu bölgeye 200 bin franklık bir masrafın çıkacağına sebep olacağı ve yapılan hesaplamalar haricinde de devletin, bu bölgelere dar hat yapılması neticesinde toplam 19 200 000 frank ödeyeceğini, şayet bu bölgede dar hat değil de geniş hat yapılırsa Hükümet tarafından şirkete, toplam 115 200 000 frank ödeneceğini (yani geniş hattın yapılması demek 4-5 milyonluk fazla para anlamına gelmekte idi)<sup>48</sup>, Harbiye Nazırlığı ile şirket arasında daha önce yapılan anlaşmalara bakıldığında da bu bölgelere yapılacak olan hatların geniş olması gerektiğinin anlaşıldığı<sup>49</sup> şeklinde idi.

Ancak, Chester ve şirketinin ısrarla “çabuk yapalım dar hat yapalım” düşüncesine tepki gecikmemiş Nâfia Nazırı Hulisi Bey; “geniş olursa zaten bendeniz dar hat mevzuubahs etmiyorum, dar deseniz bendeniz için içinde yokum”<sup>50</sup> sözü ile ortaya

<sup>45</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 1, On sekizinci İnikad, Celse 2, s. 533.

<sup>46</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, (11 Kasım 1324 tarihli otuzdördüncü inikattan 26 Mart 1325 Tarihli Ellidördüncü İnikada kadar On dokuzuncu İnikad,Celse 2),TBMM Basımevi, Ankara, 1982, s. 27.

<sup>47</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, On dokuzuncu İnikad,Celse 2, s. 29.

<sup>48</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, On dokuzuncu İnikad,Celse 2, s. 29.

<sup>49</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, On dokuzuncu İnikad,Celse 2, s. 28.

<sup>50</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, On dokuzuncu İnikad,Celse 2, s. 30.

koymuş, Ahmet Ferid Bey (Kütahya)' de yukarıda dile getirilen düşünce ve sözleri destekler mahiyette; "bir kere Nazır Beyefendinin buyurdıkları gibi, dar hat fikrini tamamiyle fikrimizden çıkaralım. Çünkü Demiryollar Müdürü Umumisinin beyanıyla değil ve Nazır Beyin de kemali katiyetle reddetmiş olduğu gibi, böyle iki bin kilometreye takarrür edecek bir hattı esasiyi, iki geniş hat arasında dar hat üzerine yapmak, adeta cinnettir diyeceğim. Bu noktai nazardan bu fikir mevzuubahs değildir"<sup>51</sup> şeklindeki sözleri ile bahsi geçen bu projenin fiiliyata geçirilemeyeceğini belli etmekte idi.

13 Teşrinisani 1327 (13 Kasım 1911) tarihinde yapılan oturumda ise Nâfia Nazırı Hulisi Bey, Meclis'te projeye alâkalı olarak geniş hattın yapılması gerektiğini teklif etmiş ancak, Hallaçyan Efendi (İstanbul), ortada Chester ve şirketiyle imzalanan bir mukavelenin olduğunu, böyle bir mukavelenin öncelikle Hükümet tarafından tanınıp, sonrasında Meclis'te tartışılarak karara bağlanmasını ifade etmiş ve böyle bir teklifin Meclis'te oya sunulmasına karşı çıkmıştı. Necip Dırağa Bey (Üsküp)'de Hallaçyan Bey'in söyledikleri istikametinde; "...ortada hükümetçe kabul edilmiş bir mukavele yoktur. Bunu hükümet-i sabıka kabul etmiş, hükümet-i hazıra nazırı da mukavelenin esası aleyhindedir"<sup>52</sup> diyerek, mevcut olmayan bir mukavelenin müzakere edilmesinin bir gerekçesinin bulunmadığını, bu mukavelenin Hükümete iade edilmesi gerektiğini ve Hallaçyan Efendi tarafından verilen teklifinin reye konulmasını dile getirmişti. Hulisi Bey, Hallaçyan Efendi'nin teklifinin kabul edilmesi ve bu teklifin Meclisi Vükelâya gelmesi halinde işin üç dört aylık bir süre daha uzaması anlamına geleceğini belirtmişti. Bu konuda Nâfia Nazırı Hulisi Bey'i desteklemek adına Ali Şükrü Bey (Sivas); "...Nazırın teklifi reye konmadan bir mebusun teklifi reye konmaz. Nazır Beyin dediği gibi, bu teklifin reye konması lazım gelir"<sup>53</sup> diyerek, önceliğe nazırın sahip olması gerektiğini ifade etmişti.

Karakin Pastırmacıyan Efendi (Erzurum); projenin kapsadığı demir yollarının yapımından başka bir de madenlerin durumunun düşünülmesi gerektiğini, yani Chester ve şirketinin bu hatları yapmasına ilişkin teklifi Meclis'te onaylanırsa, bölgede şirket tarafından başlayacak aramaları devletin nasıl kontrol edeceğini; "farz edelim ki kontrol edebiliyoruz, 15 tane altın madeni bulduk, bu kumpanya eşek midir ki gelsin Hükümete ben buldum desin"<sup>54</sup> diyerek, konunun sadece demir yollarından ibaret olmadığını, ülkenin maden yataklarının da tehlikede olduğunu dile getirmişti.

28 Teşrinisâni 1327 (28 Kasım 1911) tarihli oturumda Hulisi Bey, Karakin Pastırmacıyan Efendi (Erzurum)'nin söylediklerine yönelik; "...bendeniz ciddi bir Amerikan şirketinin böyle bir hileye sapacağını katiyen kabul etmiyorum. ... Farz edelim ki Çesterler maadini buldu ama söylemedi acaba oraya gidecek olan maden heyeti keşfiyyesi, gidip

<sup>51</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, On dokuzuncu İnikad,Celse 2, s. 34.

<sup>52</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, Yirminci İnikad,Celse 1,s. 48.

<sup>53</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, Yirminci İnikad,Celse 1,s. 48.

<sup>54</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, Yirminci İnikad,Celse 1,s. 54.

uzaktan yere mi bakacak, burada altın madeni var mıdır mı diyecek? Yani, gaipten haber verir gibi mi haber verecek? Yoksa hiç olmazsa iki tane sondaj yapmayacak mı? İki yeri delip bir numune alamayacak mı”<sup>55</sup>diyerek, bu şirketin böyle bir hileye başvuramayacağını, ülkedeki madenlerin aranması için hazırlanan bir keşif heyetinin böyle bir duruma fırsat vermeyeceğini belirtmiş; “işte şu kürsüde diyorum ki, Chesterler gelsin, pazarlık edelim. ...Çesterler gelsin, madenleri, yine hat boyunca işletsin” sözleriyle de, müzakerenin bir an önce Chester’la neticelendirilmesinin faydalı olacağını ifade etmişti.

Hallacyan Efendi (İstanbul)’nin;“...Bu babda Heyeti Vükelanın istirdat hakkı olmadıkça istirdat olunamaz. Meclis, kendi kendine de bu işi iade edemez. Çünkü bunda Kuvvei İcraiyyenin mesuliyeti mevzubahstır. Sadrazam, eğer istirdada karar veriyorsa, bu babda Meclisi muhtereminize arzı malumata mecburdur. Bizim keffi yed etmeye hakk ve salahiyetimiz yoktur”<sup>56</sup>sözleri ile konu ile ilgili itibar ve kabulü mesuliyet olarak görmenin, sadece Nâfia Nazırına ait olmadığını aynı zamanda Heyeti Vükelânın geneline ait olduğunu dile getirmekte idi.

Teşebbüslerin başarısızlığında; Almanya ve İngiltere’nin Osmanlı Devleti üzerinde hissedilen baskısı, Osmanlı Devleti’nin kendi lehine kapitülâsyonların kaldırılması hususunda Amerikan Hükümeti’nin muhtemel işlevi, Ermeni ve Ruslarla olan meseleler münasebetiyle menfi neticeler ortaya çıkarabileceği endişesinin tesirleri bulunmakta idi<sup>57</sup>.

1913 yılında Chester, “Ottoman-American Exploration Company” adlı yeni bir şirket kurmuş ve eski projede bir takım değişiklikler yaparak Osmanlı Hükümeti’ne sunmak istemiş ancak, Mahmut Şevket Paşa suikastı, projenin müspet olarak değerlendirilmesi önünde engel olmuş, Chester ve grubu arzu ettiği neticeye ulaşamamıştı<sup>58</sup>.

Geçen süre zarfında Osmanlı Devleti fiili olarak ortadan kalkmış yerine, onun varisi olarak ortaya çıkan siyasî yeni bir yapı vücut bulmuştu. Amiral Colby

<sup>55</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, Yirmi üçüncü İnikad,Celse 1,s.127.

<sup>56</sup> Meclis-i MebusanZabıt Ceridesi, Devre I,Cilt 2, Yirmi üçüncü İnikad, Celse 1,s.135.

<sup>57</sup> İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2001, s. 27.

<sup>58</sup> Bige Sükan Yavuz, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu**, C.6, S.24 (Kasım 1999-2003, s.531;Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı’ndacephelere asker ve cephaneye gönderme ile ilgili Bağdat demiryollarının kısmî olarak tamamlanmış olan hatlarından da önemli oranda istifade edememişti. Demiryolu kesintisiz olarak Toroslar’ın kuzeyindeki Pozantı’ya kadar ulaşıyordu. O noktada, gerekli olan tünel yapılmadığı için kesintiye uğruyor, Toroslar’ın güneyinde Dorak üzerinden Mamure’ye varıyordu. Bu sefer de Amanos dağları aşılammış olduğundan hatlar İslahiye İstasyonuna kadar yeniden kesintiye uğruyordu. Buradan Suriye’de Halep üzerinden Şam ve Hicaz demiryoluna bağlanarak Medine’ye ulaşıyordu;; Nitekim savaş sırasında da demiryolu yapımına devam edilmekteydi. Ancak döşenmekte olan hatlar tamamen savaşın sürdürülmesine yönelik askerî amaçlar taşıyordu; Özyüksel Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yay., İstanbul,1988, s. 237, 238; Almanlar, Türkiye’ye çok sayıda lokomotif ve vagon gönderiyorlardı. 1916 Eylül’ün de Bahçe Tüneli açılmıştı. 1918 Ekim’inde ise bağlantı kurulan Halep’e ulaşabilmek için ise geçici olarak dar hat döşenmiş ve buradan asker ve malzeme nakli yapılmıştı; Can, **Demiryolundan...**,s. 176.



M.Chester, Osmanlı ülkesine yönelik teferruatı yukarıda ele alınan ve başarısızlığı uğrayan projesini yeniden düzenleyerek bu vücut bulan yeni yapıya kabul ettirme çabası içerisine girecekti.

### 5. Millî Mücadele Döneminde ABD İle Chester Projesi Temelli İlk İlişkiler

Petrol için yapılan tüm gizli görüşmelere ve anlaşmalara en büyük tepki bölge petrollerinde gözü olan ABD'nden gelmiş, ABD, Osmanlı'yı nüfuz alanlarına bölüp parçalamak, sonra da bölgedeki petroleri ele geçirmeyi arzusunda olan İngiltere ve Fransa gibi devletlere karşı hoş bir tutum içinde olmamıştı. Zira ABD, genelde savaş sonrası düzenlemelere aktif bir şekilde müdahale etmek ve Ortadoğu'ya yönelik uluslararası rekabette daha büyük rol oynamak istiyordu. Dolayısıyla Amerikan yönetimi bölgeye iki ayrı araştırma heyeti gönderip, durumu yerinden incelemek sonra da Avrupa'nın anakentlerinde yapılan gizli veya açık pazarlıkları izlemekte idi<sup>59</sup>.

Harbord Heyeti, 1919 tarihinde daha çok Ermeni mandası için tetkik amacıyla bölgeye gönderilmiş ve Sivas Kongresi sırasında Mustafa Kemal Paşa ile kısa bir görüşme yapmıştı<sup>60</sup>. Mustafa Kemal Paşa, yapılan teması, Batı'ya kendi davalarını bir şekilde anlatmaya çalıştıkları şeklinde mütalâa etmiş<sup>61</sup>; "... *amal-i milliyemizin meşruiyeti ile teşkilatımızın nezahat-i maneviyesi hakkında mensup oldukları memleketler eskâr-ı umumiyesine mükerreren raporlar yazmaktan hali kalmadılar. Bu suretle bugün Avrupa ve Amerika'da hakikatin inkişafa başladığını görmekten memnun oluyoruz*"<sup>62</sup>sözleri ile davalarının anlatımında Batı nezdinde müspet bir gelişmenin görülmeye başlandığını beyan etmişti.

Amerika, 1921 Sonbahar'ına kadar Ankara ile ilişki kurmak için çaba harcamamış, daha sonra ilişkileri gayri resmî olarak sürdürmekle yetinmişti. Ankara Hükümeti, her kuvvet ile ayrı ayrı anlaşarak müttefikleri bölme politikasına yönelmiş,1921 Baharı'nda Fransa, İtalya, Bolşevikler ve Afganistan ile anlaşma görüşmelerini başlatmıştı. Ankara Hükümeti'nin bir temsilcisi 1921 Ocak başlarında geçici olarak Samsun'a demirleyen destroyerlerinden birinin komutanıyla Amerikan ve Türk temsilcilerinin iki ülke arasındaki ilişkileri müzakere etmek üzere Adana'da buluşmalarını önermiş, bir ay sonra da Amerikan Hükümeti'yle ilişki kurmak için daha ciddi çabalara girilmişti. Samsun'daki bir kamu görevlisi destroyerin komutanıyla yeniden görüşmüş ve Ankara'daki dışişleri bakanından hükümetinin

<sup>59</sup> Can, **Demiryolundan...**,s.199, 202.

<sup>60</sup> Seçil Akgün, **General Harbord'un Anadolu Gezisi ve Raporu**, Tercüman Yay., İstanbul, 1981,s. 63-77.

<sup>61</sup> Ergün Sarı, **Atatürk'le Konuşmalar**, İstanbul, 1981. s. 45.

<sup>62</sup> Sarı, **Atatürk'le...**, s.45-46.

Birleşik Devletler ile daha önce mevcut dostça olan siyasî ve ekonomik ilişkileri başlatma arzusunda olduğunu, Amerikan Yüksek Komiserine iletmişti. Bristol, Anadolu hareketini başlatanların hissiyatını ve Ankara Hükümeti’ne karşı duyduğu müspet izlenimlerini 9 Şubat 1921’de Washington’a bildirmişti. Bristol, Washington ile olan sonraki yazışmalarında ısrarla bir an önce Ankara Hükümetiyle dostça ilişkiler kurulmasından yana tavrını ve gelecekteki Türk hükümetinin İstanbul değil, Ankara Hükümeti olacağını belirtmekte idi<sup>63</sup>. Amerika, bir süre sonra Robert W. Imbre’yi temsilci olarak Ankara’ya göndermişti. Robert W. Imbre “Hâkimiyet-i Milliye”ye verdiği demeçte, Amerikalıların Türkiye’ye olan dostça duygularını beyan etmek için geldiğini söylemişti<sup>64</sup>.

Araştırma ve incelemenin konusunu oluşturan Chester ve grubu henüz Ankara Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunmazdan önce “Foundation Company Of New York” yöneticilerinden McDowell, bölgede bir demiryolu ağı kurulması ile ilgili Ankara Hükümeti Nâfia Vekili Fevzi Bey’e bir mektup sunmuştu.

Mektupta ifade edilenler şunlardı;

Demiryolu ağı, İskenderun Körfezinde Ayaş yakınlarında bir limandan başlayıp, Maraş-Antep, Malatya, Ergani, Diyarbakır-Mardin, Van Gölü ve Musul bölgelerinden geçerek İran sınırına,

Karadeniz’de Samsun yakınlarında bir limandan başlayıp, Amasya, Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır-Mardin, Van Gölü ve Musul üzerinden İran sınırına,

Ankara Hükümeti, bu imtiyazın şartları dâhilinde inşa edilecek demiryolu hatlarının kapsadığı bölgede, hattın her iki tarafında 20 kilometrelik bir alandaki maden kaynaklarını ve hidroelektrik santrallerini tek başına işletme hakkını şirkete verecek<sup>65</sup>. Ayrıca, imtiyaz sahibi şirket, kilometre garantisi istemeyeceğini, Türklerin şirkete ortak olmasını, imtiyazı gerçekleştirecek yerel bir şirketin organizasyonunu, Türk yasalarının geçerli olacağını, Türklerin istihdam edileceğini ve anlaşma imzalandıktan bir yıl sonra çalışmalarını başlatacağını ilân etmişti. Fevzi Bey, prensip olarak böyle bir imtiyaz anlaşmasına hazır olduğunu, önerilen hatlardan ikincisinin daha uygun bulunduğu, önerilen maddeler içerisinde özellikle “Türk yasalarının geçerli olması” şartının gayet iyimser bulunduğunu belirtmişti<sup>66</sup>.

Bütün bu gelişmeler yaşanırken Amiral Colby M. Chester 19 Mayıs 1920 tarihinde Amerikan Dış İşleri Bakanlığı’na bir mektup yazarak Türkiye’de atacağı adımlar için destek istemiş, Haziran 1920’de Denizcilik Bakanlığı’na yazdığı bir mektupla hazırlamış olduğu bu projenin Amerika için de oldukça önemli gelir sağlayacağını dile getirmişti.

<sup>63</sup> Can, **Demiryolundan...**,s. 212-214.

<sup>64</sup> Salahi R. Sonyel, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika**, Cilt 2, TTK Yay, Ankara, 1991, s. 240.

<sup>65</sup> Can, **Demiryolundan...**,s.218.

<sup>66</sup> Can, **Demiryolundan...**,s.218-219.

Amiral Chester, Kasım 1920’de Amerikan Dışişleri ve Denizcilik Bakanlığı’na konuyla ilgili daha detaylı bir yazı yazmış ve hazırlamış oldukları projelerine olan kuşkuları ortadan kaldırmak ve ardından bölgede araştırma yapma hakkını elde etmek amacıyla Gemicilik Birliği’ne başvurmuştu<sup>67</sup>. Denizcilik Bakanlığı’nun yardımı ile küçük bir donanma birliği Amiral Chester’in önderliğine verilecek ve bölgeye gidecek olan bu küçük filo beraberinde, birçok teknik araçlar ve önemli maden uzmanları vasıtasıyla bölgenin fotoğraflarını çekecek ve arazi taraması ve sondajlar yapacaktı<sup>68</sup>.

Ancak, bütün bunlara rağmen Amiral Colby M. Chester bakanlıklara bulunduğu başvurularla bir netice elde edememişti<sup>69</sup>. 4 Mart 1921’de meydana gelen Amerika’daki değişiklik olan Woodrow Wilson’dan görevi Warren Gamliel Harding devralmış olması ile Chester ve grubu ümitlenmişti. Vakit kaybetmek istemeyen Amiral Colby M. Chester çok geçmeden Denizcilik Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı’ndan destek talebi istemiş ancak, bu girişimlerden gene bir netice alınamamıştı. Amiral Colby M. Chester, Fransa ile Türkiye arasında yapılan Ankara Antlaşması’na 24 Mayıs 1921 tarihinde değinmiş, proje için söz konusu taleplere cevap verilmemesinin Mezopotamya üzerindeki Amerikan çıkarlarına zarar vereceği üzerinde durmuştu<sup>70</sup>.

## 6. Chester Projesi’nde Oluşturulan Yeni Şirket ve Ankara Hükümeti’nin Tutumu

Chester ve grubu, 1920’li yıllar ile birlikte projenin kabulü için yeniden teşebbüste bulunmuş, Amerikan Dışişleri Bakanlığı’na bulunduğu ilk başvuruda elde edilecek imtiyazla Mezopotamya ve Süleymaniye’nin kontrolleri altına geçeceğini ifade etmiş ancak, Dışişleri Bakanlığı temkinli yaklaşmıştı<sup>71</sup>. Chester, teşebbüsleri neticesinde sermaye çevrelerinden kısmen destek bulmuştu. Mart 1922 tarihinde “Ottoman-American Development Company” (OADC) kurulmuştu. Bu şirket, daha önce mevcut olan “Ottoman-American Exploration Company”nin bütün mal varlığını devralmıştı. Ankara Hükümeti müspet bir tavır içinde olmuş ancak, şirket içerisinde anlaşmazlıklar çıkmıştı. Amerikalı ve Kanadalı-İngiliz gruplaşması söz konusu olmuştu<sup>72</sup>.

<sup>67</sup>Denovo John A. **Amerikan Interests and Policies in the Middle East, 1900-1939**, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963, s.212.

<sup>68</sup>Can, **Demiryolundan...**, s.223-224.

<sup>69</sup>Denova, **Amerikan...**, s.214.

<sup>70</sup>Denova, **Amerikan...**, s.216.

<sup>71</sup>Can, **Demiryolundan...**, s.223.

<sup>72</sup>Can, **Demiryolundan...**,s. 230-235, 243.

Devam eden petrol mücadelesi 25 Nisan 1920’de San Remo Konferansı ile Irak petrollerinin ayrıcalığı “Turkish Petroleum Company”e verilmişti. ABD’nin bu duruma tepki göstermesi neticesi Sevr Antlaşmasına göre İngiliz mandası altında görülen Irak ile ilgili Amerikan petrol devi “Standard Oil Company”nin daha sonra pazarlığı ile Temmuz 1922’de “Turkish Petroleum Company” ile anlaşılmış, bu şekilde Irak petroleri için Chester ve grubu ile “Standard Oil Company” karşı karşıya gelmişlerdi<sup>73</sup>.

3 Eylül 1922’de, Arthur Chester ile birlikte İstanbul’a gelen Clayton-Kennedy’den ortak hareket edilmesi istenilmiş ve onlar Eylül ayının ortalarına doğru Ankara’ya ulaşmışlardı<sup>74</sup>.

Clayton-Kennedy ile Arthur Chester ikilisinin Ankara’daki esas görevi, 1909’da Osmanlı yöneticilerine sunulmuş olan demiryolu ve maden projesini Ankara Hükümeti’ne sunmak ve onlarla bir anlaşmaya varmak olacaktı<sup>75</sup>. Türkiye, Chester’in projesine eğilim göstermekte idi. Zira bu projenin girişimcileri Amerikalı idi ayrıca, Türk tarafında İngiltere’nin mütareke yıllarına yönelik bir antipati mevcuttu<sup>76</sup>.

Bu zaman aralığında gündemi meşgul eden diğer bir konu da Musul meselesi idi. Mustafa Kemal Paşa’ya göre İngiliz işgali altındaki Musul, Türkiye sınırları içerisinde olup<sup>77</sup>, bu durum, bölgenin yabancı yatırımcılara kapalı olacağı anlamına gelmemekte idi. bölgede bulunan zengin petrol yataklarından yararlanmak, yine yabancı yatırımcıların işbirliği ile imkân dâhilinde olacaktı. Zaten Lozan görüşmelerinin başlayacağı tarihten az hemen önce, 27 Eylül 1922’de Londra’da yayınlanan bir röportajında o; Musul’un zengin petrol yataklarından imkânlar dâhilinde yararlanılabileceğine değinmişti<sup>78</sup>.

Lozan’da yapılan müzakereler sırasında gerek Musul gerekse eski imtiyazlar konusunda bir takım tartışmalar yaşanmış ve özellikle, “Türk Petrol Şirketi (Turkish Petroleum Company, TPC)”nin Amerika ile Osmanlı arasında olan Chester’in sunmuş olduğu eski imtiyazların geçerli olmasını istemişti. Bu talep, Türk delegasyonu ve kamuoyunda sert tepkilere neden olmuştu. Zira yeni vücut bulan bir yapı olan Türkiye, Osmanlıya sunulan eski imtiyazlarla değil ancak, kendilerinin belirleyeceği yeni İmtiyazları kabul edebilirdi<sup>79</sup>. Böyle bir durum karşısında Fransa’da rahatsızlığını açıkça dile getirmekte idi<sup>80</sup>. Musul meselesinin Türkiye’nin lehine çözümlenmesi halinde bölgenin petrol ayrıcalığı Chester grubuna ait olacak, bölgenin

<sup>73</sup> Tezel, “Birinci ...”, s. 293.

<sup>74</sup> **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) 030 10 206 410 3, s.2; BCA 030 10 206 410 3, s.3; Can, Demiryolundan...,s.237.**

<sup>75</sup> Ergun Özbudun, “Bir Yabancı Gazetecinin Ankara Yolculuğu ve Atatürk İle Görüşmesi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.1, Sayı 1,1984, s.175.

<sup>76</sup> Can, **Demiryolundan...,s.241.**

<sup>77</sup> Sonyel, **Türk..., s.308.**

<sup>78</sup> Can, **Demiryolundan...,s.248.**

<sup>79</sup> Seha L. Meray, **Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar, Belgeler**, AÜSBF Yay., Ankara, 1969, s.343-377.

<sup>80</sup> Şimşir, **Lozan Telgrafları I (1922-1923)**, İş Bankası Yay., Ankara, 1990, s.299.

Irak'a bırakılması halinde ise "Standard Oil Company" ile anlaşılan "Turkish Petroleum Company" Mezopotamya petrolerini işletecekti<sup>81</sup>. Dolayısıyla Lozan'da alınacak her hangi bir karar her iki taraf için de önemli idi. Ankara Hükümeti, Chester Projesi ile Lozan'da Amerika'nun desteğini almak arzusunda olmuştu.

Türkiye'de Chester ve grubunun malî gücünün olmadığına yönelik haberler artmaya başlamış, Fransızlar'ın tepkileri daha da artmış, bütün bunlara rağmen "Ottoman-American Development Company"nin temsilcileri olan Clayton-Kennedy ve Arthur Chester ile Ankara Hükümeti'nin temsilcisi Fevzi Bey arasındaki görüşmeler sonrasında hazırlanan anlaşma taslağına son şekli verilmişti. Chester Projesi'nin heyet-i vekiliyede tasvib edilerek bir ay müzakere ve tasdik Büyük Millet Meclisine sevk edildiğinin<sup>82</sup> altı çizilmiş ve taslak 11 Ocak 1923 tarihinde de İktisat Vekili Mahmud Esad'dan Vekâletinin olumlu görüşleri de yazılı olarak alınmış, Fevzi Bey tarafından bu görüşler, 22 Ocak 1923 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti'ne sunulmuştu<sup>83</sup>. Muhtelif hususları tartışılan bu taslak görüşmeler sonrası Başvekil Rauf Orbay tarafından 8 Nisan 1923'te Meclis'te müzakereye sunulacaktı.

### 7. Chester Projesi'nin TBMM'ndeki Yansımaları

Kanun tasarısı 8 Nisan 1923 günü müzakereye açılmış, Başvekil Rauf Orbay; *"... biz bu hatları kendi sermayemizle yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeye mecburuz"*<sup>84</sup> diyerek, konuya ilişkin düşüncesini ortaya koymuş, Nâfia Vekili Fevzi Bey, öncelikle demiryolları hakkında bilgi vermiş, Osmanlı Devleti'nin bu yönde attığı adımların çok eksik olduğunu belirtmiş ve eleştirisini; *"Maalesef, bizim ricali sabıkamız ve padişahlarımız zamanında istikraz yapıldığı halde hiçbir şey olmamıştır. Ve bugün Düyunu Umumiyenin bârisakîli altında eziliyoruz. Abdülaziz zamanında yapıları istikrazlarla Erzurum ve Bağdad şimendiferleri yapılması tasavvur edildiği halde bu paralar mahalline sarf edilmeyerek yalnız saraylar ve köşkler yapılmış ve Paris seyahatleriyle israf edilerek heba edilmiştir"*<sup>85</sup> şeklinde, yapmıştı. Fevzi Bey devamla, Osmanlı ile Amerika arasında geçmişte yaşanan ancak, başarısızlığa uğrayan aynı projenin içeriğine değinmiş, o sıralarda müzakere edilen bu konunun belki de şeklinin verileceği son oturumlarda kendisinin de Osmanlı Meclisi'nde bulunduğunu ve yapılan müzakerelerin dar hat mı, geniş hat mı olacak tartışmaları yüzünden başarıya ulaşamadığını ifade etmiş; *"...biz Çester Grubuna ne veriyoruz? Dört bin kilometre hat ve 400 milyon liraya mukabil ahaliye yeni bir vergi tarh etmiyoruz. Bu havalide bu hatlar inşa*

<sup>81</sup>Sükan Yavuz, "Fransız...", s. 546.

<sup>82</sup>(AÜTİTEA)Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 8.

<sup>83</sup>TBMM Zabıt Ceridesi, D.I, C.28, İctima 20, Celse 1, s.437; Can, **Demiryolundan...**, s. 254.

<sup>84</sup>TBMM Zabıt Ceridesi D. I, C. 28, s. 489.

<sup>85</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.482.

edildiği halde Devletin bütçesi gerek aşar, gerek sair hususasatta 40, 50 belki yüz milyon tezayüd edecektir. Bu şüphesizdir ve bilfiil sabittir ki şimendifer yapılan mahallerde daima bire üç, beş, on misli varidat tezayüd etmiştir. Biz buna mukabil Chester'e ne veriyoruz? Bu (hattın iki tarafında yirmi kilometrelik saha dâhilinde, yerde metfun bulunduğu şey senin olsun diyoruz)<sup>86</sup> diyerek, kilometrelerce hat için yeni bir vergi koymadıklarını bilakis hatların inşa edilmesi halinde devletin bütçesinin artacağını dile getirmişti<sup>87</sup>.

Diğer mebuslarında dâhil olduğu müzakerelerde projenin şekli ve kısmen de içeriği üzerinde durulacaktı. Ali Süruri Efendi (Kara hisarı Şarki), Nâfia Vekili Fevzi Bey'e Sivas-Erzurum hattının; Zara, Suşehri, Refaiye kazalarından geçirilecek şekilde inşa edilmesinin daha uygun olduğunu belirtmiş ardından, Vekâletin yapmış olduğu mukaveleye göre hattın bu yerlerden değil de Çaltı mevkisinden götürülecek şekilde düzenlenmesine bir türlü anlam veremediğini ifade ederek, Nâfia Vekili Fevzi Bey'den bu durumun izahını istemişti. Zira bir önceki mukavelede; “... Chester veya diğer bir ecnebi şirketinin Sivas'tan sonra Refahiye'den geçmek şartıyla İmtiyazının hududları Erzincan olmalıdır”<sup>88</sup>denilmekte idi. Fevzi Bey; “...istikşafatı ve esasi harita yapıldıktan sonra vekâletin tetkik ve tebdile hakkı vardır. Bir haritadır, fakat fennen icap ederse tebdil edebiliriz”<sup>89</sup> diyerek, mukavelenin bir haritadan ibaret olduğunu, istenildiği zaman değiştirilebileceğini söylemişti.

Ahmet Hilmi Bey (Kayseri); Ulukışla-Kayseri hattının dört ile altı sene gibi uzunca bir süreyi kapsayan zaman diliminde yapılacak olmasının Kayseri halkı tarafından benimsenmediğini ve halkın bu hattı kendi paraları ile yapmak istediğini dile getirmiş, ardından da bu talebin devlet tarafından reddedilmesi durumunda hiç olmazsa bu hattın yapımını üstlenecek olan Chester ve grubunun bu yolu, en kötü bir ya da iki yıl sonra inşa etmelerinin Hükümet tarafından zorunlu hale getirilmesini istemişti. Fevzi Bey; “...İleride halk tabii taleb ederse yapabilirler. Malûmuâliniz inşaat üç yerden başlayacak, dördüncü yerden de halk yapmaya teşebbüs ederse tabii kumpanya için menfaatlidir. ...Bu hattı mecburi kısma ithal ettik. Ulukışla-Kayseri hattını nazarı ehemmiyete aldık ve onlar da ehemmiyetle nazarı dikkate aldıkları gibi buyurduklarınız da nazarı itibara alınacaktır”<sup>90</sup> diyerek, böyle bir durumun kampanya için faydalı olacağını dile getirmişti. Mukavele de; “Şark cephesinde luzumlu şimendiferler namına ve ordunun iştirakıyla mutlaka şimendiferler inşa edilmeli”<sup>91</sup> idi. Gerekirse Ruslarla da görüşülmesi gerektiği belirtilmekte; “şahadetimizde bulunan lokomotif ve diğer birçok malzemeyi almalıdır. Bayezid ile Karakuş arasında ki aynı cinsten diğer kırk mal ile pek çok malzemeyi ve Erzurum tarafına geçirmeliyiz. Reyi mübayasından sonra bu Pazar Berlin hattı Erzurum'dan Erzincan'a, Tercan Ovasından Gümüşhane-Çarşamba vadisini takiben sıra yoluyla indirmeliyiz. Erzurum ile Sarıkamış arasında ki yetmiş beşlik hattı kaldırıp güzergahda ufak

<sup>86</sup> TBMM ZC, D.I, C.28, s.483.

<sup>87</sup> BCA 030 10 206 410 3, s.2.

<sup>88</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 2.

<sup>89</sup> TBMM ZC, D.I, C.28, s.484.

<sup>90</sup> TBMM ZC, D.I, C.28, s.484.

<sup>91</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13,2.

tadilatla hattı tahdil etmeliyiz ve Sarıkamışla Arpa Çayı arasındaki yüz elli ikilik geniş hududa ile tahvil etmeliyiz"<sup>92</sup>denilmekte idi.

Projenin Bağdat ve Musul gibi önemli petrol yatakları da düşünülerek içine alacak şekilde tespit edilmesi söz konusu olup<sup>93</sup>, Ömer Lütfi Bey (Amasya); *"Bağdad hattının bâzı aksamından istifade edebilir kaydı mukavelede vardır. Bu hattı Yumurtalık Limanına yaklaştırmış oluyor. Mümkün olduğu kadar içeriden geçen bir hat intihab edilmeliydi. Acaba bu hususta Erkânı Harbiye Dairesi şekle razı olmuş mudur? Olmuşsa benim itirazım yoktur"*<sup>94</sup> demiş, Demiryolları Müdürü Umumisi, Mühendis Ziya Bey; Erkânı Harbiye'nin bu duruma razı olmadığını, bu durumla Hükümetin ilişkili olduğunu ifade etmişti. Ömer Lütfi Bey; *"seferberlikte hattın her iki tarafından 40 ilâ 50 vagonlu on iki tren hareket ettirilmesi arzu ediliyordu. Zannederim mukavele 35 vagonluk olmak üzere yapılmıştır ve yine dokuz tren olmak üzere tren adedi sabit kalmıştır. Erkânı Harbiye buna razı olmuş mudur"* diyerek, her defasında mukavelede çelişki arz eden noktalar üzerinde durmuştu.

*"Karakız sahilinden Erzincan'a ve Arpaçay'ına kadar askeri, iktisadi ihtiyacatımıza tamamen tekabül eden, müşkil ve ucuz bir hattı elde etmiş oluruz"*<sup>95</sup>denilerek, yapılacak olan bu hattın askerî, ekonomik duruma ucuzluğuyla katkı sağlanacağı dile getirilmişti.

Ömer Lütfi Bey'in; *"Seferberlikte trenlerden askeri, altı ve nihayet on iki saatte bir defa indirmek, hayvanata yem, insanlara yiyecek ve su ihzar etmek ve helâ tertibatı yaptırmak icabeder. Bunu şirket mi yapacak, yoksa Hükümet mi yapacak"* şeklindeki sorusuna Ziya Bey; *"Onu Hükümet yapacak, Erkânı Harbiye Dairesi istemişti. Bu kadar geniş kıtalarda helâ tertibatı, su tesisatı yaptırmak mühim bir tahmildir. Malûm efendim; kumpanya demiryolu kumpanyasıdır"*<sup>96</sup>sözleri ile bahsi geçen hususlar ile ilgili Hükümetin ilgileceğini belirtmişti. Bu hatların yapımına ayrıca, ordunun da destek vereceği göze çarpan hususlardan biri idi<sup>97</sup>. Âlim Efendi (Kayseri), yapılacak olan hattın etrafındaki 20 kilometrelik alan içerisinde kalan bağ ve bahçelerin durumunun ne olacağını gündeme getirmiş, Mühendis Ziya Bey; bağ ve bahçelere herhangi bir madenin izine rastlanmaması durumunda dokunulmayacağını ancak, bu alanlarda herhangi bir maden yatağına rastlanırsa bu yerlerin üzerinde Chester ve grubunun bizzat işletme hakkının olacağını söylemişti. Salih Efendi (Erzurum); *"halkın mutasarrıf olduğu bağ, bahçe ve sairesinden ihtimal iki gayet servetli bir maden zuhur etti, bu madeni hangi suretle*

<sup>92</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13,2.

<sup>93</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 8.

<sup>94</sup> TBMM ZC, D.I, C.28, s.485.

<sup>95</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no:97, Belge no: 13, s.4.

<sup>96</sup> TBMM ZC, D.I, C.28, s.485.

<sup>97</sup> AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s.2.

istimal edecek? Binaenaleyh Pozantı’da ne yapılmıştır”<sup>98</sup>diyerek, halkın arazisine doğrudan tecavüz edildiğini dile getirmişti. Emin Bey (Erzincan); “...Bu defa teşekkül eden Nafia Encümeninden dokuz, on arkadaş projenin hiç olmazsa yirmi dört saat çalışmak şartıyla bir defa daha tetkikini talep ediyor. Bunu Encümen Mazbata Muharriri sıfatıyla arz ve teklif ediyorum” sözleri ile Chester ve grubunun sunmuş olduğu projenin, aceleye getirilmemesini, gerekirse yeni encümenin 24 saatlik kısa bir süre zarfında da olsa oturup bu konuyu tekrar gözden geçirmelerini istemekte idi. Ancak, baştan beri Chester ve grubu tarafından sunulan projeye müspet bakan Nâfia Vekili Fevzi Bey;“Heyeti Celilenin malûmudur ki 15 gün mukaddem bu proje Nafia Encümeninden geçmiş, Heyeti Celilenin malı olmuştur. Nafia Encümeninin sene değişmekle yeniden alıp mütalâa yürütmesine lüzum yoktur. Zaten iki buçuk ay evvel bütün arkadaşlara proje tevzi edilmiştir. Binaenaleyh yeniden tetkik edilecek bir şey yoktur. Aynı encümen burada duruyor. O vakit ki mazbata muharriri mevcuttur. Müdafasını yapacaktır”<sup>99</sup>diyerek, Meclis’te şimdye dek böyle bir teklife rast gelinmediğini ve bunun geçerli olmadığını dile getirmişti.

Chester ve projesi Heyet-i Vükelâda tasvip edilerek, Millet Meclisi’ne sevk edilmişti. Yinede muhtemel tartışmaların önüne geçebilmek için projenin yeni encümence 24 saat içerisinde incelenmesi yönündeki teklifi reye sunulmuş ancak, teklif diğer mebuslarca reddedilmişti<sup>100</sup>.

Emin Bey (Erzincan), Chester ve projesine taraftar olduklarını söylemiş, ardından içeriğine değinerek; projenin baştan aşağı okunması durumunda, önce yapacakları yol için Chester ve grubuna 99 yıl gibi bir işletme hakkını vermenin ülke için uygun olmadığını altını çizmiş, ardından Avrupa’da bu tarz anlaşmalarda işletim hakkı alacak olan devletlere en az 33, en fazla 44 yıl gibi kısa süreli işletim hakkının verildiğine dikkat çekmişti. Ayrıca, 99 yıl gibi bir işletim hakkı verilmesi halinde Ergani’den dahi geriye hiçbir şeyin kalmayacağı gerçeğinin kaçınılmaz olacağı, madenlerinin süresi 30 yıl olan Ergani madeni, Chester ve grubuna 99 yıllığına verilmesi halinde Ergani den geriye Türkiye’ye çakıl taşları bol bir alan, Chester’e de 69 yıl gibi yeni alanları süpürebileceği bir zaman dilimi verilmiş olunacağını dile getirmişti. Ancak; ele alınan bu işin fazlaca kâr aramayan büyük kapitalistlere ihale edilmesi gerektiği de şu şekilde belirtilmekte idi; “ibtida-i maliyemizle hükümet bir garanti meselesinde katiyen çekinmemelidir. Memleketin inkişafı bunu çabuk telafi ettirir ve şimendiferlerimiz için mutlakaecnebi sermayesi celb etmeliyiz. Zaten az olduğu yerli sermayemizle nisbeten karlı olmayan şimendifer inşaatına hasr ettirmemeliyiz. Bu iş yerinde sekiz ve nihayet on kar aramayan büyük kapitalistlere ihale edilmelidir”<sup>101</sup>.

<sup>98</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.486.

<sup>99</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.486.

<sup>100</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.487.

<sup>101</sup>AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 8.



Belki de yukarıda ki bilgiyi savunmak adına İcra Vekilleri Reisi Rauf Bey;“...Biz bu hatları kendi sermayemizle kendimiz yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeye mecburuz. İnşallah bu şebeke üzerinde çalışan evlâdı vatan, yetişecek mühendisler, bilhassa yetişecek müteşebbisler bundan sonraki hududu inşa edebileceklerdir. Çünkü milletimizin her millet kadar kudret ve istidadı vardır, kabiliyeti vardır. Fakat tabii istidat ve kabiliyet kâfi değildir. Görmek, öğrenmek ve yaparak bilmek lâzımdır”<sup>102</sup>diyerek, ülkede böyle bir işi üzerine alacak eleman eksikliğine dikkat çekmişti. Rauf Bey devamla, ülkede bu tarz inşaatların az olan yerli sermaye ile yapılmasının son derece zor olduğu, bu mesele ile ilgili çare olarak mutlaka ecnebi sermayesi sağlanmasının lâzım geldiği gerçeğinden hareketle<sup>103</sup>, Amerika’dan İstanbul’a çabuk, 300 kilometre uzaklıktaki ülkenin bir şehrinden İstanbul’a yavaş bir şekilde gelen buğdayla aynı derecede rekabet etmesinin ve savaşlarda binlerce askerin açlıktan şehit düşmesinin ülkedeki demiryolu ağı eksikliğinden kaynaklandığını ifade etmiş<sup>104</sup>; “ilk arayacağı nimet, ilim ve irfandır. Fakat bunlar yok iken malûl bir adama ilim telkinine çalışmak, aç bir adama karşidan tatmadığı, duymadığı bir şeyi teklif etmek fayda vermez. Demek ki arkadaşlar, her şeyden evvel memleketin iktisadiyatını, islah ve tezyid etmeye mecburuz. Bunun (elifbası) şimendiferdir. Bu noktai nazardan şimendiferlerimizi behemehâl yapmak lâzımdır”<sup>105</sup>sözleri ile ülke açısından demiryolu ağının ne denli önemli olduğu üzerinde durmuştu.

Rauf Bey, Chester ve projesinin başarıya ulaşması ile ülkede bin kişilik ordunun dört bin kişilik bir orduya, bin hayvanın dört bin hayvana, bin kantar buğdayın dört bin kantar buğdaya çıkacağını ifade etmiş ve Chester ve projesine;“Arkadaşlar! Su denilen ve büzülüp genişlemek hassası olmayan mayı ki, bir yere dayanırsa ya kırar veyahut ezer. Terakkiyatı asriyeyi böyle muhakeme etmek lâzımdır. Yunan ordularını, şaheser kahramanlık göstererek, kadını, erkeği fedakârlık göstererek bir med dalgasını refettik, attık. Cezir oldu, tekrar meddolmamasmı isterseniz o dalganın bir daha bu mukaddes toprakları, yalamasını istemezseniz, bir an evvel milletin efradını kuvvetleştiriniz ve zenginleştiriniz! Benim kanaatim, imanım budur”<sup>106</sup>diyerek, desteğini ifade etmişti.

Osman Bey (Laziztan)’in dar hat, geniş hat meselesinin kafalarda soru işaretleri bıraktığı, Chester ve grubunun bu işi başarıp başaramayacağı ile ilgili tereddütlerinin olduğunu ifade edip; ülkede mühendislerin eksikliği ile ilgili;“Diyorlar ki; biz bu şebeke-i idadidiyeleri kudreti maliyemizle, ilmimizle yapmak iktidarına malik değiliz. Kudreti maliye cihetinde müttetikiz, ilme gelince; onu tavzih etmek mecburiyetindeyim. İlme gelince şebekei hadidiyeyi temamiyle ecnebilerin yaptığı şekilde yapmak iktidarına malikiz. Belki bu kadar cesîm hududu hadidiyenin başlangıcında buna

<sup>102</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.489.

<sup>103</sup>AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s.8.

<sup>104</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.491.

<sup>105</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.490.

<sup>106</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.493

yetişecek mühendis bulamayız”<sup>107</sup> diyerek, yeterli miktarda mühendislerinin olmadığını ancak, mevcut mühendislerinin ilmî seviye ve kuvvete sahip olduklarını dile getirmişti<sup>108</sup>.

Osman Kadri Bey (Muş);“...Cenabı Hak verdiği zaman pek dehşetli verir. Aldığı zaman kökünden süpürür. Memleketimiz, bilhassa Şark kısmı, ne talihsiz ve bedbahtır ki, şimendifer gibi (din) den sonra mühim, olan bu müesseseyi yaptırmamaya bile temayül gösterdim ve hattâ vekili aidiyle küsmeye kadar vâsıl oldum. Şüphesiz herkesin bir derdi vardır. Değirmecinin de su”<sup>109</sup> sözleri ile kendisinin derdinin de projede hattın Muş’tan geçmemesi olduğunu belirtmişti. Ali Rıza Bey (Kars), meselenin hemen karar verilecek kadar kolay bir mesele olmadığını, Meclis’te konu ile ilgili işi bilen mütehassısların dinlenmesi gerektiğini ancak, gerek İcra Vekilleri Reisi Rauf Bey gerekse Refik Bey (Saruhan) mütehassısların dinlenmesinin zaman kaybına sebep olacağını, mümkünse mütehassısların daha sonra dinlenmesi gerektiği belirtmişti. Ardından Meclis Reisi Ali Rıza Bey’in sunmuş olduğu bu teklif reye konulmuş ancak, teklif kabul edilmemişti.

Tunalı Hilmi Bey (Bolu), dünyanın teknolojik olarak hızlı atlımlar göstermekte olduğunu, demiryolunun da zamanla önemini kaybedecek mahiyette olacağını, Amerikalıların kendilerine bir demiryolu ağı yapacaklarını, ama kendi ülkelerinde onların madenler üzerinde sahip oldukları işletim hakkı neticesinde trenlerden daha fazla öneme sahip olacak otomobiller, uçaklar yapacaklarını, kendilerinin ise her zamanki gibi geriden gelmeye devam edeceklerini dile getirmiş; “...okursanız baştanbaşa güzel bulursunuz. Fakat dikkatle okuyuveriniz. Üç asırlık tecrübe ile üç asırdan beri yara yara üzerine almış bir kafa ile okuyuverelim. «Şirket; miktar ve fiyat itibarıyla memleket dâhilinde ihtiyacatına kâfi ve elverişli kömür bulamadığı takdirde... İşte görüyorsunuz ki, bu kelime ne kadar münasebetsiz düşmüştür. Burada kader de dâhil, miktar da dâhil, gayri miktar da dâhil, hepsi dâhil”<sup>110</sup> sözleriyle, Amerikalıların kara elmas kömüründen lokomotifleri için yararlanamayacak kadar tesirsiz olduğunu gösterip, hariçten ülkeye kömür getirilmesi arzularını eleştirmişti. Durak Bey (Erzurum) projenin imtiyaz kısmına değinmiş;“ ...Evet o zaman 99 sene uzun değildi, kısa bir müddet idi. Fakat vesaiti nakliye-i fenniye-i cedidenin böyle süratle seyrettikleri bir zamanda, göklerde tayyareler ile seokiyat yapıldığı bir zamanda her halde böyle 99 senelik bir imtiyazın doğru olmayacağı kanaatindeyim”<sup>111</sup> diyerek, bu sürenin uzun olduğunu, Anadolu’daki madenlerin işletilmeye başlatıldığı andan itibaren 50 yıllık bir süre içerisinde biteceğini, kendilerine de boş bir arazi kalacağını ifade etmişti.

Özellikle konu ile ilgili oldukça tecrübe sahibi olan Mühendis Muhtar Bey;“Böyle bir şimendiferin inşası için 99 sene müddet vermek, şimdiye kadar vâki olan emsaline nazaran çok değildir, muvafıktır” sözleri ile Chester ve grubuna verilen bu

<sup>107</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.494-495.

<sup>108</sup>AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 6.

<sup>109</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.495.

<sup>110</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.498.

<sup>111</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.501.

imtiyaz hakkının, yapacakları işe nazaran neredeyse az bile olduğunu belirtmişti. Muhtar Bey devamla;“ ...Bendeniz arzu ediyorum ki, şirket o madenleri serian işletsin, kömürü ve sair tabii servetlerimizi otuz senede meydana çıkarsın, memleketi zengin etsin de ondan sonra memleket terakkiyatı sayesinde madensiz işlesin, yani maden kalmazsa madensiz olarak şimendiferleri işletmiş olacaktır. Niçin korkuyoruz? Ne kadar çabuk işlenirse servetimizi o kadar çabuk topraktan dışarı çıkarmış oluruz”<sup>112</sup> diyerek, Chester ve grubu vasıtasıyla ülkenin ekonomik olarak gelişeceğini ifade etmişti. “...çester şirketi birinci şubeyi inşa ettirdikten sonra ikinci şubeye başlamak için birinci dahilindeki madenlerle bir çok zaman uğraşip onları ihraç ve teminatımız olduğundan işletme masrafından ziyasını anlamak telafiden sonra diğer şubeye başlayabileceğimiz iki üç yıla”<sup>113</sup> şeklindeki bilgiler Chester’e olan güveni ortaya koymakta idi. Çıkarılacak madenlerin işletilmesi ve ihracı bile düşünülmekteydi. Muhtar Bey, proje ile ilgili kafalardaki muhtelif soru işaretlerini bertaraf etmek adına; gerekirse bu iş için Avrupa’dan kömürün gelebileceğini de ifade etmiş<sup>114</sup>;“Heyeti umumiyesi bu kadar iyi olan bir projede ufak tefek kusurlar tabii olacaktır. Her tarafı da bizim için iyi olacak değil ya! Bu bir mukaveledir. Birisi fedakârlık yapacak, diğeri fedakârlık yapacak ki, aralarında itilâf hâsıl olsun ve mukavele yapılınsın”<sup>115</sup>sözleriyle, projenin arzu edilenin dışında eksikliklerinin de olabileceğini dile getirmişti.

Muhtar Bey’e göre bu proje kapsamında ülkeye para akacaktı. Tunalı Hilmi Bey (Bolu)’in çok milyonlar oynadığı yönündeki ifadelerine Muhtar Bey’in;“çok milyonlar oynadı. Maatteessüf şimdiye kadar oynamadı. Fakat bundan sonra inşallah oynayacaktır”<sup>116</sup>şeklindeki, sözüne Tunalı Hilmi Bey; “Oynarken biz de dibinde oynamayalım” cümleleriyle, karşılık vermişti. Süleyman Sırrı Bey (Yozgat),“Muhtar Bey! Hatırımında kaldığına göre zatîlileri şimendiferler Müdürü Umumisi iken bu Çester projesine muarızdınız ve eski Meclisi Mebusan’da reddedilmesinin en mühim âmillerinden idiniz” sorusunu yöneltmiş, değişen yada değiştirilen hususluları merak etmiş, Muhtar Bey; o yıllarda Osmanlı Devleti’nin proje kapsamında geniş hat yapılmasını arzu etmelerine karşılık, Chester ve grubunun ısrarla dar hat yapılması yönündeki adımlarını ve demiryollarına ait olan 14 maddenin de ülke için uygun olmaması münasebetiyle projeye karşı çıktığını, şu anda bu maddelerin ülke için uygun hale getirildiğini, dolayısıyla projeyi desteklediğini beyan etmişti. Nusrat Efendi(Erzurum);“Bence malûm olan, bence değil bütün cihanca malûm olan Pastırmacıyan Krakin, Çester Cenaplarına neden delâlet ediyorsunuz” diyerek, projenin gerçek amacının Amerika-Ermeni ilişkisi bağlamında hizmet edip etmeyeceği üzerinde durmuş, Muhtar Bey;“Pastırmacıyan’ın getirdiği Glaskov’dur. Yani Çester’in hiç Ermenilerle

<sup>112</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.502-503.

<sup>113</sup>AÜTİTEA Sıra no: 1911, Kutu no: 97, Belge no: 13, s. 5.

<sup>114</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.504.

<sup>115</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.505.

<sup>116</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s..505.

münasebeti yoktur. Hattâ bu hususta geçenlerde Ermenilerle münasebeti olduğunu işittiği vakit hiddetinden çıldıracaktı”<sup>117</sup>sözleriyle, Chester ve Projesinin Ermenilerle ilgisinin olmadığını dile getirmişti. Nebil Efendi (Karahisarı Sahib), demiryolu ağını oluşturacak hatların geçeceği yerlerin Hükümet tarafından belirlenen haritasına göre bu yerler üzerinde işletme hakkına sahip olacak olan Chester ve grubunun ileride yine Hükümet tarafından mevcut olan harita üzerinde işaretli yerlerin bir kaçının değiştirilmesi halinde bu yerlerdeki madenler üzerinde de işletim hakkına sahip olacağını dile getirmiş, Muhtar Bey ise;“Hükümet evvelâ şirkete güzergâhları gösterecektir. Şu istikametlerde güzergâh yapınız diyecek, ondan sonra şirket, Hükümetin gösterdiği istikametler dâhilinde haritayı hazırladıktan sonra Hükümet fikrini değiştirecek olursa ve başka bir istikamete getirirse o vakit şirket, evvelce gösterilen istikametteki madenleri sağda solda yirmi kilometre dâhilindeki madenleri işletebilir. Arz ettiğim gibi, Hükümetin gösterdiği istikameti umumiyeye dâhilinde yaptırdığı keşfiyattan Hükümet, nükûl edip de sonra istikametini değiştirecek olursa; orada yaptığı tetkikattan dolayı şirket o madenleri işletecektir”<sup>118</sup> sözleri ile Hükümetin inisiyatif sahibi olacağını ifade etmişti. İktisat Vekili Mahmut Esad Bey, madenleri işletme hakkına sahip olacak olan Chester ve grubunun, bu madenlerden elde edeceği gelirin %30’unu Türk devletine vereceği yönünde şirketle anlaştıklarını ifade etmiş ancak, Sırrı Bey (İzmit);“...Madenleri işletmek hakkı şimendiferlerin ücret ve imtiyazıyla mütenasib olarak... Deniliyor. ...madenlerimizi böyle 99 sene şirkete vermekteki maksat nedir? Ve böyle vermeliği muhtacı tefsir görüyorum” diyerek, ortaya konulanlar ve maddeler arasında bir çelişkiden söz etmişti. Mahmud Esad Bey bu durumu;“Eski projede madenler tamamen şirkete aid olduğu halde bugünkü projede madenler şirket tarafından işletilecek ve yüzde otuzu devlete terk edilecektir. Binaenaleyh, bendeniz büyük bir fark görüyorum” şeklinde, izah etmişti. Sırrı Bey’in ise;“Erbabı ihtisas diyor ki: Burada iki mesele vardır. Birisi, şimendifer, birisi maden. Madenin ihtiva ettiği kıymet, şimendiferin ihtiva ettiği kıymetten daha ehemmiyetlidir. Binaenaleyh, şimendiferi esas ve madeni şimendifere fer olarak göstermektense, madenleri esas tutup şimendiferleri ter göstermek lâzımdı ve bu suretle yapılacak olmuş olsaydı Hükümet bundan daha çok istifade ederdi” diyerek, ülkenin madenlerinin yapılacak olan demiryollarından daha kıymetli olduğunu beyan etmişti. Sırrı Bey devamla;“Petrol meselesi için harb ediyor”<sup>119</sup>sözleriyle, Amerika’nın ve bu projenin gerçek zihniyetinin petrolerden yararlanmak olduğuna temas etmişti. İcra Vekilleri Heyeti Reisi Rauf Beyde;“...Van gölünün yanındaki gaz madeni sırtta getirilmez. Şimendiferle getirilir. Keşke yüz sene şimendifer işlesin ve yüz sene oradaki madenler de işlesin ve kavanini mevzua dâhilinde Devlet yüz sene bu madenlerin rüsumundan müstefit olsun, fazla olarak ticaretinden yüzde otuz istifade etsin, hisse sahibi olsun”<sup>120</sup>sözleri ile projenin yanında olduğunu bir kez daha göstermişti. Nitekim Şark Demiryollarına Dair Kanun Lâyihası ve maddeleri, 8 Nisan günü genel kurulda bulunan 158

<sup>117</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.508.

<sup>118</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.509.

<sup>119</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.511.

<sup>120</sup>TBMM ZC, D.I, C.28, s.511-512.

mebustan 141'nin müspet oyunu almış ancak, yeterli oy çoğunluğunun sağlanamamasından dolayı, oylama bir sonrası güne bırakılmıştı.

9 Nisan 1923'te günü yapılan ikinci oylamaya 206 mebus katılmış, bu mebuslardan 185'i müspet, 10'u menfi, geriye kalan 11'i ise çekimser kalmıştı<sup>121</sup>.

Bu anlaşmaya göre Türkiye'nin doğusunu Musul ve Kerkük bölgesini Akdeniz ve Karadeniz'e bağlayan 4400 kilometrelik bir demiryolu inşası ile üç limanın tesisinin yapımı bu şirkete verilmişti. Şirkete demiryolu hattı üzerindeki 40 kilometrelik şeritler içinde kalan petrol ve diğer değerli madenlerin işletme hakkı 99 yıl içindi. Kurul ayrıca vergi muafiyetinden ve diğer özel kolaylıklardan istifade edecekti<sup>122</sup>. Demiryolu yapımı ve yer altı kaynaklarının işletilmesiyle alâkalı hatların muhtevası şu şekilde idi; Sivas- Harput- Ergani- Diyarbakır- Bitlis- (Van Gölü'nün güneyinden veya kuzeyinden) Van; Harput-Yumurtalık; (Diyarbakır-Bitlis hattının bir noktasından başlayarak) Musul-Kerkük-Süleymaniye; sözleşmeyle eklenen yeni hatlar: Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas; Musaköy (Dördüncü hat üzerinde)-Ankara; Çaltı (Birinci hat üzerinde)-Erzurum-Doğu Beyazıt (İran sınırı); Pikriç veya Aşkale (Altıncı hat üzerinde)- Karadeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon); Hacı Şefaatli (Beşinci hat üzerinde)-Kayseri-Ulukışla.

Şirketin inşa etmeyi öngördüğü biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman, Akdeniz kıyısında Yumurtalık'ta bir liman idi<sup>123</sup>.

### 8.Chester Projesi'nin Lozan Konferansı Temelinde Ele Alınması ve Sonrası Gelişmeler

Chester imtiyazının onaylanması Türkiye'de muhtelif çevrelerde sevinçle, bazı çevrelerce de üzüntü ile karşılanmıştı. Türk hükümeti proje kapsamında Chester grubuna bağlı bir diğer Amerikan kuruluşu ile de farklı olarak bir sözleşme imzalamıştı. Bu sözleşmeye göre Hükümet yılda en az 250.000 dolarlık satış için tanıdığı güvenceye karşılık, Amerikalılar Türkiye'nin bütün tarım, makine araç ve gereçlerini ithal etmeyi ve Türkiye'de bu araçları pazarlamayı hedeflemişti. Bu önemli bir imtiyaz niteliğinde idi<sup>124</sup>. 23 Nisan 1923 tarihinde Lozan'da müzakerelerin başladığı ikinci dönemde gündemdeki hususlara bir de Ankara Hükümeti tarafından onaylanmış olan Chester ve grubunun projesi eklenmekte idi. Kısmen daha önce de ifade edildiği gibi bu projeye Fransızlar Lozan müzakereleri sırasında da karşı

<sup>121</sup>TBMM ZC, D.I, C.29, (9 Nisan 1339 tarihli Yirmi birinci İctimadan 16 Nisan 1339 tarihli Yirmi altıncı İctimaa kadar İctima 21 Celse 4), TBMM Matbaası, Ankara, 1961, s.23; Tezel, "Birinci...", s. 313.

<sup>122</sup>Tezel, "Birinci...", s.295; Can, *Demiryolundan...*, s. 268, 2000.

<sup>123</sup>Can, *Demiryolundan...*, s. 268; . Tezel, "Birinci...", s. 295-303.

<sup>124</sup>Tezel, "Birinci...", s.313.

durmuşlar, Amerikan Hükümeti de Chester ve grubunun projesine desteğini ertelemek istemişti<sup>125</sup>. Musul petrollerinde hisse sahibi olan büyük devletlerin tazyiki oldukça önemli idi. Musul ve çevresinin Lozan Antlaşması ile Türkiye'ye devredilmemiş olması, geleceğinin belirlenmesinin zaman alacağı, finans kuruluşlarının Chester Projesi'ne mesafeli durmalarında etkili olmaktaydı. Malî kuruluşlar, Amerikan petrol şirketlerinin Musul petrollerine ortak olmasını uygun gören İngiltere'nin, Lozan sonrası ikili görüşmelerde ABD siyasi engelini aşmış olarak, Türkiye'ye daha güçlü direneceği ve konuyu Milletler Cemiyeti'ne götürerek, burada isteklerini kolayca kabul ettireceğine inanıyorlardı. Dolayısıyla, Musul olmaksızın Chester Projesi'nin Türkiye sınırları içinde kalan kısmı için malî destek verilmesi bir anlam taşımamakta idi<sup>126</sup>. Türk hükümeti, Musul bölgesini sınırlarını içine alabilmek için yabancı petrol çıkarlarıyla uyuşmaya hazır görünmekte idi<sup>127</sup>. Bu durum, Lozan'da bulunan İnönü'nün Ankara'ya çektiği telgrafta şu şekilde dile getirilmekte idi; “...Curzon ile Irak üzerinde özel olarak konuştuk. Musul vilayetini isteyeceğimizi söyledim. Fakat reddetti. Müttetiklerle tamamen mutabık olduğunu, Yunanlılara galip geldiğimizi, fakat İngilizleri yenemediğimizi ifade etti. Aramızda ciddi tartışma geçti. Konuyu bir aralık petrole getirerek, bizim de petrole ihtiyacımız olduğunu söyledim. Bir petrol şirketi olduğunu, bunun dörtte birinin Fransızlara, dörtte birinin İngilizlere, dörtte birinin Amerikalılara verildiğini, diğer dörtte birinin de diğerlerine ait olduğunu söyledi. Bu diğerleri Türkler olabilir dedim. Olabilir dedi. Bir de savaştan sonra paraya ihtiyacımız olacağını, devletlerin ortaklaşa borç verebileceklerini söyledi. Ben de bu işler hep konuşulabilir dedim. Fakat yarın konferansta ben Musul vilayetini isteyeceğim. Kendisi de kesinlikle reddetmek için bütün araçları ve bütün düzenlemelerini hazırladığını söyledi. Karşılık olarak dedim ki: Bu konuyu özel olarak aramızda müzakere edelim”<sup>128</sup>.

Lozan'da müzakere edilen önemli konulardan birisi eski ayrıcalıkların geçerli olup olmadığı ile ilgili Chester imtiyazı olmuş, İngiliz ve Fransızlar itiraz etmişler, Türk temsilcilerinin tutumu Chester imtiyazını savunmak bağlamında oldukça istikrarlı olmuş, nitekim son oturumlarda Amerikan ve Türk heyetlerinin isteği doğrultusunda savaş öncesi bütün imtiyaz anlaşmalarının geçersizliği kabul edilmişti<sup>129</sup>. Netice olarak 17 Temmuz'da yapılan son toplantıya kadar bu meselenin kesin çözümü sonraya bırakılarak, Lozan Antlaşması, 24 Temmuz 1923'de

<sup>125</sup> Can, **Demiryolundan...**, s. 304.

<sup>126</sup> Hikmet Uluğbay, **İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik**, Ankara, Turkish Daily News Yayınları, 1995, s.245.

<sup>127</sup> Tezel, “Birinci...”, s.315.

<sup>128</sup> Şimşir, **Lozan...**, s.136; Musul ve petrollerinin önemini çok iyi bilen Mustafa Kemal Paşa'nın Musul ile ilgili mektubunda şu sözlere yer verilmekte idi; “Musul vilayeti, Türkiye Devleti'nin millî sınırları dâhilindedir” diyen Mustafa Kemal Paşa, bundan 28 gün sonra Musul'u “gayet kolaylıkla alabiliriz” demiştir aynı kürsüden. “Fakat” diye eklemiştir ardından, “Musul'u aldıktan sonra savaşın biteceğinden emin değiliz” Yani Musul'u almak değil, korumak önemlidir. Alırız almasına ama bedelini ödemeye de hazır olmalıyız”; Fethi Tevetoğlu, “Atatürk'ün Musul, Süleymaniye ve Kerkük'le ilgili bir mektubu”, **Hayat Tarih Mecmuası**, Sayı10, Kasım 1972, s. 6-7.

<sup>129</sup> Can, **Demiryolundan...**, s.312.

imzalanmıştı<sup>130</sup>. Konu Ağustos 1924'te Milletler Cemiyeti'ne götürülmüş, Türkiye'nin Lozan'da Musul konusunda kesin bir sonuç elde edememesi üzerine Irak petroleri, Chester ve grubuna değil, bir İngiliz-Amerikan ortaklığı olan "The Turkish Petroleum Company"nin denetimine bırakılmış olmakta idi<sup>131</sup>.

Ümidini tamamen kaybeden Türk hükümeti 18 Aralık 1923'te anlaşmayı iptal ettiğini şirkete bildirmişti<sup>132</sup>.

### Sonuç

ABD ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk ilişkiler Amerika'nın Akdeniz sularındaki çıkar amaçlı siyasasının bir ürünü olmuş, bu yolda atılmış olan adımlar zamanla genişleyerek, Osmanlı ülkesinin iç işlerine karışacak derecede bir boyuta ulaşmıştır. ABD, Ermenileri kollayan bir devlet yapısına bürünmüş ve bu meyanda kendi çıkarlarına ulaşmayı amaç edinmiş, gelişmeler neticesinde ortaya bir proje çıkarmışlardır. Her ne kadar bu proje, işletmeciliği ile Osmanlı ülkesi içerisinde hizmet anlamı taşımış gibi görünse de, Osmanlı ülkesinin bir çeşit sömürülmesinin aracı olduğu anlaşılmıştır.

Toprağın üzerinde belirlenen birkaç noktanın demir yollarıyla bağlanması göze hoş görünen boş bir yapı olsa da, toprağın altındaki maden yataklarının demir yollarıyla kuşatılarak kullanılması, daha doğrusu sömürülmesi devlet adamlarının gözünden kaçmamış ve proje, Meclis-i Mebusan'ın son oturumunda dar hat-geniş hat münakaşalarıyla noktalanmış, ABD tarafından tespit edilen ve Anadolu toprakları üzerinde sömürgeci politika izlerini taşıyan böyle bir proje hayata geçirilememiştir.

Amiral Colby M.Chester, başarısızlığı uğrayan projesini, daha sonra yeniden düzenleyerek Osmanlı Devleti'nin varisi olarak beliren yeni yapıya kabul ettirmeye çalışmıştır.

Bu noktada amiral Colby M. Chester, 19 Mayıs 1920 tarihinde Amerikan Dış İşleri Bakanlığı'na bir mektup yazarak, Türkiye'de atacağı adımlar için destek aramış, ardından oluşan elverişli ortam neticesinde kendi grubunun üyelerinden olan Arthur Chester ve Clayton-Kennedy'yi hazırlamış olduğu yeni projesi ile 3 Eylül 1922'de İstanbul'a göndermiştir. Tetkiki kısa süre sonra nihayetlenen proje Taslağı, 8 Nisan 1921 tarihinde TBMM'nde müzakereye sunulmuş, gerçek amacının petrol ve zengin maden yataklarını sömürmek olduğunu düşünen ve gören önemli mebusların çabası

<sup>130</sup> Şevket Süreyya Aydemir, **TekAdam Mustafa Kemal, (1922-1938)**, C.3, Remzi Yayınları, İstanbul, s. 134.

<sup>131</sup> Tezel, "Birinci...", s.316.

<sup>132</sup> Sükân Yavuz, "Fransız...", s. 552; Işıl Çakan, **Türk Parlamento Tarihinde II. Meclis**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1999, s. 296.

da bu projenin Meclis'te onaylanmasını engelleyememiştir. Bu projeye göre; Türkiye'nin doğu ve Musul-Kerkük bölgesini Akdeniz ve Karadeniz'e bağlayan 4400 kilometrelik bir demiryolu inşası ile üç limanın tesisinin yapımı ve demiryolu hattı üzerindeki 40 kilometrelik şeritler dâhilinde kalan petrol ve değerli diğer madenlerin işletme hakkı 99 yıl için Chester ve grubuna verilmiştir.

TBMM Hükümeti, bir yandan Chester imtiyazı aracılığı ile Lozan'da İngiltere ve Fransa gibi Batılı devletler karşısında ABD'nin desteğini yanında hissetmek, diğer yandan Lozan müzakerelerinin kesintiye uğradığı bir zaman aralığında imzaladığı imtiyaz anlaşması ile yabancı sermaye karşısında olmadığını göstermek, dolayısıyla da kapitülasyonların kaldırılmasını sağlamak istemiştir. Ancak, ABD Türklerin Musul'u kaybedeceğini sezinleyerek konferansta Türk tarafına destek olmamış, hatta demiryolu inşasına yönelik projeyi askıda tutmuştu.

Derinliğe sahip, en ince ayrıntısına kadar düşünülerek hazırlanan fikirlerden oluşmuş, demiryolu inşası fikri ve sahibinin adıyla ifade edilen Chester Projesi, Amerika için artık, zengin petrol yataklarına sahip Musul'un Türkiye tarafından kaybedileceğinin anlaşılmasıyla anlamını yitirmiştir.

#### KAYNAKÇA

- AKGÜN, Seçil, **General Harbord'un Anadolu Gezisi ve Raporu**, Tercüman yay., İstanbul, 1981.
- ALBAYRAK, Mustafa, "*Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı*", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, S.6, 1995, (1-38).
- Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arşivi (AÜTİTEA)** Sıra no:1911, Kutu no: 97.
- ARMAOĞLU, Fahir, **Belgelerle Türk Amerikan Münasebetleri**, Ankara, 1991.
- ARMAOĞLU, Fahir, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1999.
- AYDEMİR, Şevket Süreyya, **TekAdam Mustafa Kemal (1922-1938)**, C.3, Remzi Yayınları, İstanbul.
- AYDIN, Erdal, **Amerikalıların Harput'daki Misyonerlik Faaliyetleri**, Ankara, TTK Yay., 2003.
- AYDIN, Mithat, "*Amerikan Protestan Misyonerlerinin Ermeniler Arasındaki Faaliyetleri ve Bunun Osmanlı-Amerikan İlişkilerine Etkisi*", **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)**, S. 19, (79-122).
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)** 030 10 206 410 3.



- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Bâb-ı âli Evrak Odası Sadaret Mektub-i Mühime Kalemî, (1314, 3/8 Aralık 1896).**
- Brewer David, **What Next in Turkey, The American Board**, Boston, 1913.
- CAN, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi, 1908-1923**, Tarih Vakfı Yurt yayınları, İstanbul, 2000.
- CHESTER, E. W. **United States Oil Policy and Diplomacy**, Westport, Conn. **Greenwood Press**, 1983.
- CHESTER, E. W. **Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri**, Ankara, 2001.
- ÇAKAN, Işıl, **Türk Parlamento Tarihinde II. Meclis**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1999.
- DENOVO, John A. **Amerikan Interests and Policies in the Middle East, 1900-1939**, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.
- EARLE, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972, s. 189.
- ERHAN, Çağrı, "1830 Osmanlı-Amerikan Anlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları", **Bellekten**, C.62, Sayı: 234, Ağustos, Ankara, 1998, s. 457 – 465.
- EROL, Mine, "Amerika'nın Cezayir ile Olan İlişkileri (1785-1816)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı: 32, Mart, İstanbul, 1979, s. 689 – 730.
- FİŞEK, Kurthan - Oral SANDER, **ABD Dışişleri Belgeleriyle Türkiye-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı 1829-1929**, Ankara, 1977.
- GÜLSOY, Ufuk, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994.
- GÜNAY, Nejla, **Maraş'ta Ermeniler ve Zeytin İsyanları**, İstanbul, IQ Yay., 2007.
- KOCABAŞOĞLU, Uygur, **Anadolu'daki Amerika-Kendi Belgeleriyle 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Amerikan Misyoner Okulları**, 3. Baskı, Ankara, 2000.
- KOLOĞLU, Orhan, "200 Yıllık İlişkilerin Resmî Olmayan Tarihi: Türk'le Amerikalı'nın Tanışması", **Tarih ve Toplum**, C. 28, Sayı: 163, Temmuz, İstanbul, 1997.
- KÖPRÜLÜ, Orhan F., "Tarihte Türk-Amerikan Münasebetleri", **Bellekten**, C.51, Sayı:200, Ağustos, Ankara, 1987, s. 927-942.
- KURAN, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Türklerinin Amerika'yı Tanıması", **500. Yılında Amerika**, İstanbul, 1994, s. 39-43.
- KURAT, Nimet Akdes, "Türkiye ile ABD Arasındaki Münasebetlere Dair Arşiv Vesikaları", **Tarih Araştırmaları Dergisi**, C.5, Ankara, 1967.

- KURAT, Nimet Akdes, **150 Senelik Türk-Amerikan Dostluğu Sergisi**, Ankara, 1959.
- KURAT, Nimet Akdes, **Türk-Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959)**, Ankara, 1959.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi**, Devre I, Cilt I, TBMM Basımevi, 1985.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi**, Devre I, Cilt II, TBMM Basımevi, 1991.
- MERAY, Seha L., **Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar, Belgeler**, A.Ü.SBF Yay., Ankara, 1969.
- ORTAYLI, İlber, "Osmanlı İmparatorluğunda Amerikan Okulları Üzerine Bazı Gözlemler", **Amme İdaresi Dergisi**, C.14, S. 3, Ankara, Eylül 1981, (87-96).
- ÖZBUDUN, Ergun, "Bir Yabancı Gazetecinin Ankara Yolculuğu ve Atatürk İle Görüşmesi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.1, Sayı 1,1984, s.161-197.
- ÖZER, Sevilay, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue 2010, (287-299).
- ÖZYÜKSEL, Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba yay., İstanbul,1988.
- PAMUK, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- POLAT, İlknur, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Açılan Amerikan Okulları Üzerine Bir İnceleme", **Bellekten**, C.7, Sayı: 203, Ankara, 1990, s.627-652.
- SARI, Ergün, **Atatürk'le Konuşmalar**, İstanbul, 1981.
- SARIASLAN, Ümit, **Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına, Cumhuriyet Demiryolları ve Ötesi**, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004.
- SEZER, Ayten, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Misyonerlerin Türkiye'de Eğitim ve Öğretim Faaliyetleri", **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Osmanlı Devleti'nin 700. Yılı Özel Sayısı, Ekim, Ankara, 1999, s.169-184.
- SONYEL, R., Salahi, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika**, Cilt 2, TTK Yay, Ankara, 1991.
- ŞAFAK, Nurdan, **Osmanlı-Amerikan İlişkileri**, OSAV, İstanbul, 2003.
- ŞİMŞİR, N. Bilâl, **Ermeni Propagandasının Amerika Boyutu Üzerine**, Erzurum, 1984.
- ŞİMŞİR, N. Bilâl, **Lozan Telgrafları I ( 1922-1923 )**, İş Bankası Yay., Ankara, 1990.
- ŞİŞMAN, Adnan, **Osmanlı Devleti'nde XX. Yüzyıl Başlarında Amerikan Kültürel ve Sosyal Müesseseleri**, Balıkesir, 1994.
- TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre I, Cilt 28, TBMM Matbaası, Ankara, 1961.
- TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre I, Cilt 29, TBMM Matbaası, Ankara, 1961.

- TEVETOĞLU, Fethi, “Atatürk’ün Musul, Süleymaniye ve Kerkük’le ilgili bir mektubu”, **Hayat Tarih Mecmuası**, Sayı: 10, Kasım, 1972, s.6-7.
- TEZEL, Yahya Sezai, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, **AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C. XXV. No. 4 (Aralık 1970), (287-317).
- TOZLU, Necmettin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Misyoner Okulları”, **Yeni Türkiye**, Osmanlı Özel Sayısı, Ankara, 1999, s.329-339.
- UÇAR, Ahmet; Amerikan Misyonerlerinin Türkiye’deki Faaliyetleri (1818-1930), (**Yüksek Lisans Tezi**), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 1988.
- ULUĞBAY, Hikmet, **İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik**, Ankara, Turkish Daily News Yayınları, 1995.
- ÜNER, A. Turgay, “Ottoman-American Trade During the Nineteenth Century”, **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, C.3, s. 189-246.
- YAVUZ SÜKAN, Bilge, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu**, C.6, S. 24, (Kasım 1999-2003), (527-561).
- YILDIRIM, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2001.



Ek-2

آقره  
۴۸-۳-۱۱

تورکيا بولک ملت مجلسی  
اجرا و کيلاری هیئت ریاستی  
قلم مخصوص مدیری

عدد

سازمان آذربایجان فدراسیون

Y. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞIVI

۱- هیئت آذربایجان و صیقلی کردن آذربایجان فدراسیون  
توسعه و توسعه  
ایستادگان اعظم و فدراسیون آذربایجان  
۲- هیئت آذربایجان و فدراسیون آذربایجان  
توسعه و توسعه  
ایستادگان اعظم و فدراسیون آذربایجان

اجرا و کيلاری هیئت

۱

دولتی دجا اولونور

030	10		206	410	3
-----	----	--	-----	-----	---

۶/۲۵

۴

Ek-3

اینها ایضا اوچون...  
 ۱- جنر دیار...  
 ۲- ...  
 ۳- ...  
 ۴- ...  
 ۵- ...  
 ۶- ...  
 ۷- ...  
 ۸- ...  
 ۹- ...  
 ۱۰- ...  
 ۱۱- ...  
 ۱۲- ...  
 ۱۳- ...  
 ۱۴- ...  
 ۱۵- ...  
 ۱۶- ...  
 ۱۷- ...  
 ۱۸- ...  
 ۱۹- ...  
 ۲۰- ...



Ek-5

محمد  
۱

اینکه بزرگ خدمت بر خیزد که قطعاً خواهد بود. تلفات آسانی  
برای جاده بود. اینجور. و خود فرورز ایرو طعنا اجن سرمانی جیب اینها  
دانا از اوله یک سرمایه است که کار اولمان شود و آنکه هر اینها  
برایه برده که دلای اوله کار آسان بزرگ قیاسبند که حاله ایلیه  
مده است. از خود که نمانده حیات انتقال بدهد. بر اینه دعوت نقدی از اوله  
تجدوله قطعاً عدله در اولمانه اوله. هر قدری دره بیرون  
۱۷ - حاضر بودیم باید اینک بر قلم نه اوله قطعاً بر اینها اوله اوله اوله  
صبر کرده است که دیدیم ده تصویر اینها است بر اینها اوله اوله اوله  
تلفات بود اینها ۱۹۱۱/۲۰ تا ۱۹۱۱/۲۰ اینها اوله اوله اوله اوله  
تلفات بود اینها اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله  
تلفات بود اینها اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله اوله