

CHESTER DEMİR YOLU PROJESİ

Nuran Kılavuz^{1*}

¹*Erzincan Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu, 24100, Erzincan*

**nurankilavuz@hotmail.com*

Özet:Osmanlı İmparatorluğu topraklarında I. Dünya Savaşı öncesi birçok alanlarda yabancı sermaye yatırımları yapılmış, bunların en önemli kısmını ise demir yolları sektörü oluşturmuştur. Bu yatırımlar XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren genellikle İngiltere, Fransa ve Almanya tarafından yapılırken, XX. yüzyılın başlarından itibaren hızlı bir emperyalizm sürecine giren ABD de bu yatırımlara yönelmiştir.

Başlangıcı 1908’li yıllara kadar giden Chester Demiryolu Projesi, bir Amerikan şirketi olan TheOttaman- American Development Company (OADC) tarafından Meclis-i Mebusan’a sunulmuş ancak sonuçlanamamıştır. Bu projedaha sonra TBMM’ detekrar gündeme gelmiştir. Bu proje ile Sivas ile Van arasında Harput,Ergani, Diyarbakır, Bitlis’ten geçen geniş bir hat ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye’ye diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye de Akdeniz’e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık veya Süveydiye de bir limanın yapımı öngörülmüyordu.

Özellikle zengin petrol bölgesi Musul’un Amerikan sermayesinin kontrolüne geçmesi tehdidi, o bölgede çıkarları olan diğer sömürgeci devletleri rahatsız etmiştir. Bu çalışma ile hem Meclis-i Mebusan’ın hem de TBMM’nin bu projeye yaklaşımı ve şirket tarafından yapılan tekliflerle ilgili değerlendirmeler sunulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler:Chester Demir Yolu Projesi.

Chester Railway Project

Abstract:Before World War I, foreign companies invested in various sectors in the land of the Ottoman Empire, but the railway sector was the most important part of them. Its advantages, especially in terms of operating raw material sources, have whetted Western’s appetite. While these investments were generally made byEngland, France and Germany from these cond half of the XIX. Century, the USA entering a quick imperialism process from the beginning of the XX. Century also turned these investments.

Chester Railway Project, whose beginning dates back to 1908, however could not be concluded at the firstTurkish Parliament, and then was added to agenda of Grand National Assembly of Turkey once again. Through this project, it was predicted a wide railway track running through Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt, Bitlis between Sivas and Van would be constructed, and it would connect to Mosul, Kirkuk and Sulaimania, on the one hand the construction of side tracks connecting to Mediterranean in Yumurtalık or Süveydiye that are in Adana area, and the construction of a port in Yumurtalık and Süveydiye.

Especially the threat of Mosul’s, theoil-rich-region, passing under the control of American capital has disturbed the other colonial states having interests in the region. In this study, the attitudes of both the First Turkish Parliamentand Grand National Assembly of Turkey towards this Project and their evaluations about the proposals made by the company have be entried to be presented.

Keywords: Chester Railway Project.

1.GİRİŞ

XVIII. yüzyıldan itibaren Sanayi Devrimi'nin İngiltere'de başlayarak hızla yayılması kapitalizmi de beraberinde getirdi. Bu sanayileşme ve sömürgecilik Avrupa Devletleri'ni aç gözlü yaptı. XIX. yüzyılın başlarında dünyada sömürge olmamış toprak parçası kalmadı. Avrupa kıtasında yaşayan bu sömürgeci devletlerin sömürgelerine daha rahat gidebilmeleri için kara ve deniz yollarına sahip olmaları gerekmektedir. Avrupa Devletleri'nin sömürgelerinin büyük bir çoğunluğunun Hindistan, Ortadoğu ve Uzakdoğu'da bulunması ve bu yolların önemli bir kısmının Osmanlı Devleti'nin elinde bulunması Osmanlı Devleti ile Avrupa Devletleri'ni karşı karşıya getirmiştir. XVIII. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin savaşlarda önemli topraklar kaybetmesi ve bu coğrafyada İngiltere ve Fransa'nın haricinde Almanya ve Rusya'nın da ortaya çıkması -ki daha sonra ABD de bunlara eklenecektir- sömürgecilik savaşını daha geniş bir alana yaymıştır. İngiltere için sömürgelerine giden yolların özellikle Irak ve Basra Körfezi gibi stratejik ve ticari bakımdan önemli bölgelerin Osmanlı Devleti gibi zayıf bir devletin elinde bulunması ve İngiltere'nin mevcut otoritesinin sürdürülmesi kritik bir duruma düşmüştür.[1]

Dünyada ilk kez 1825 yılında İngiltere'de başlayan demiryolu ulaşımının, toprakları üç kıtaya yayılan Osmanlı İmparatorluğu'na girişi diğer birçok büyük ülkeye göre çok erken olmuştur.[2] Henüz 1866 yılında Osmanlı toprakları üzerindeki demiryolu hattının uzunluğu 519 km'dir. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir-Aydın hattı bir İngiliz firması vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.[3] Daha sonra İngiliz firmalarının yanı sıra Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları olmuştur. Daha sonra buna ABD de katılmıştır.

Osmanlı Devleti, Batı'da meydana gelen demiryolu devrimini yakından takip etmesine rağmen, ilk demiryolu inşaatını 1856 yılındagerçekleştirebilmişti.[4]Osmanlı döneminde yapılıp işletmeye açılan demiryollarının toplam uzunluğu 8.619 km'dir. Ancak bu hatların 1.559 km'lik kısmı yeni kurulan Cumhuriyet topraklarında kalmıştır.[5]

Avrupalı sermayenin, Osmanlı topraklarında döşenen demiryolu hatlarındaki ortak özelliği tamamen kâr amacı güdülerek yapılmış olmasıdır. Demiryollarının geçeceği güzergâhlar belirlenirken özellikle nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, hammadde kaynaklarının çokluğu ve Avrupa ile kolay ulaşımı olan zengin bölgeler tercih edilmiştir.[6]

Osmanlı yönetimi ise ekonomik açıdan demiryollarına ihtiyaç duymasının yanı sıra, ülkede gelişmekte olan ayrımcı hareketlerin beslediği kaynakları ortadan kaldırma amacını da gütmüştür. Nitekim daha sonraki yıllarda Anadolu'da inşa edilecek demiryolları için verilen projelerin imtiyazlarından beklenen en önemli getirilerden biri de inşa edilecek olan demiryoluyla Anadolu'nun birliğinin sağlanması olmuştur.[7-9]

2. CHESTER DEMİRYOLU PROJESİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI

Osmanlı İmparatorluğu XX. yüzyıla girerken bir "batılılaşma" serüveni sonucu, Avrupa sermayesinin en önemli sömürü alanlarından ve sömürüden daha fazla pay almak için mücadele edilen coğrafyalardan biri haline gelmiştir.[10] Anadolu demiryolları projeleri de bu amaçlar için iyi bir fırsat olmuştur. Avrupalı sermayedarlar tarafından başlatılan Anadolu Demiryolları Projeleri bir anlamda Chester Demiryolu Projesi'nin de öncüsü olmuştur.[11] XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında hızlı bir emperyalist çaba içine giren, bu arada Osmanlı İmparatorluğu'na da el atan, ancak Ortadoğu petrolerine yönelik arzuları İngiliz ve Alman çıkarları ile çakışan ABD, 1908'de bir demiryolu ulaşım projesiyle ilgilenmeye başlamıştı. 1908'de bir Amerikan demiryolu yapım ortaklığının temsilcisi olan Dr. Glaskow'un başvurusu üzerine, Osmanlı Hükümeti tarafından 99 yıllığına demiryolu hattının çevresindeki 40 km'lik alanların işletme imtiyazıyla birlikte yapımçı demiryolu şirketine bırakılması kararlaştırılmıştır.[12] Ancak ön anlaşma Osmanlı Meclis-i Mebusan'ında görüşülürken daha uygun koşullar önerisiyle başka istekliler de ortaya çıkmıştır. Glaskow önerisinde, "Anadolu'da Sivas'tan bed ile Harput Diyarbakır oradan Bitlis'e ve Bitlis'ten Van Gölü'nün cenup veyahut şimal sahilini ve Ceyhun Vadisi'ni takiben Yumurtalık limanına ve yine hattın bir noktasından bed ile Musul ve Kerkük'ten bilmürûr Süleymaniye'ye münteni olmak üzere takriben bin beş yüz veyahut daha ziyade kilometre ve şimendifer inşasını bilâteminat taahhüt ediyor fakat bilmukabele o şimendifer güzergâhında her iki tarafında da yirmişer kilometre mesafede mevcut olan madenin hakk-ı inhisar ve imtiyazının kendisine verilmesini ve yirmi sene zarfında hiç kimse tarafından taharriyat icra edilmemesini" talep ediyor.[13] Meclis-i Mebusan da bu teklif görüşülürken, aynı mealde 7 teklif daha vardı. Bunlardan biri de Mösyö Chester* tarafından sunulan teklifti. Chester bu teklifinde Mösyö Glaskow' amadenlerin süratle verilmemesini istirham ettikten sonra kendilerinin de daha iyi şartlarda teklifleri olduğunu bildiriyor. Bunun üzerine Meclis, Mösyö Chester'in projesine öncelik vermiştir.[14-16] Ancak bu görüşmeler yapılırken Mösyö Chester'in sunduğu

teklifin ciddi olmaması ihtimali de mevcuttur. Eğer böyle olursa Glaskow'un teklifinin de kaybedilme endişesi yaşanmıştır. Bu endişeyi ortadan kaldırmak için Meclis her iki şirkete de aynı şartlar da bir kanun maddesi hazırlamıştır. Yine Meclis'teki tartışmalar esnasında neden Chester projesinin kabul edildiği şu şekilde izah edilmektedir: "Her ikisi hakkında tahkikât ve tahkikât-ı milliye icra edildi. Yani kuvve-i maliyeleri hakkında tahkikât-ı lâzımleri icra edildi. Bunlardan Mösyö Chester 100 milyon mark kadar bir servet sahibi olan büyük bir (Tröst)ün röprenzantı olduğunu ispat etti. Diđeri hakkında tahkikât icra edildi. 20 milyon liralık bir işi için hiç olmazsa 100 milyon dolar kadar servetli olması lazımdı. Fakat bu şirketin bütün sermayesi 6 milyon marktan ibarettir." [17] Servet-i maliyece Chester sunduğu şartlarda daha iyiydi.

Nafia Vekâleti'ne başvuruda bulunulan projelerin bir bölümünün de Batı Anadolu ile Trakya'da bazı hatların yapımı önerilirken, "ittihat"ın sağlanması açısından Güney ve Doğu Anadolu'ya demiryolu ağının döşenmesini yeğleyen hükümet [18], bu yöreye ilişkin ilk değerlendirmeyi bir İngiliz-Amerikan firmasının kazanmış olmasına rağmen projeyi daha yararlı koşullarda yapmayı öneren Chester'e ilgi gösteriyordu. [19] Chester'in hem sunduğu şartlar nedeniyle hem de bazı büyük Amerikan petrol kapitalistlerinin desteğini sağlaması sonucunda 1909 yılında Nafia Vekâleti ile bir ön sözleşme imzalandı. Bu sözleşmeye göre; Sivas ile Van arasında, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt, Bitlis'ten geçen geniş bir hat ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık veya Süveydiye'de bir limanın yapımı öngörülüyordu. [20] Bu ön sözleşme onay için Sadaret Makamı'na sunulunca, derhal imza edilmedi. Yaklaşık aradan iki yıl gibi bir zaman geçti. Bu arada Mösyö Chester boş durmayarak bir heyet-i fenniye oluşturarak Anadolu'ya gönderip oralarda şimendifer hattının keşfini ve hattın her iki cenahındaki maden yataklarının yetersizliği gerekçesiyle demiryolu hattında değişiklik yapılmasını istedi. [21] Hükümet de bu değişikliği makul bularak kabul etti. Daha sonra proje kesin onay için Meclis-i Mebusan'a gönderildi. Yapılan değişiklikler neticesinde; Harput'tan başlayarak Van'a değil, Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacak dar bir hattın yapımı öngörülüyordu. Ayrıca Akdeniz'e varılacak ve liman Yumurtalık'a yapılacaktı. Bunun yanında Osmanlı Hükümeti Harput'tan Yumurtalık'a incek demiryolu için kilometre garantisi verecek, ayrıca demiryolu hattının çevresindeki 40 km'lik alanda bilinen ya da sonradan bulunacak petrol dâhil tüm maden yatakları imtiyaz sahibine bırakılacaktı. [22-24] Projenin tamamlanmış haline göre hattın uzunluğu 4.400 km olacaktı.

Her ne kadar Chester, projeyi hükümete imzalatmış olsa da bu projeyi Meclis-i Mebusan döneminde hayata geçirmeyi başaramamıştır. Üstelik proje birçok tepki ve tedirginlikleri de beraberinde getirmiştir. Bu proje kapsamında Musul'un Amerikan sermayesi denetimine geçmesi ihtimalinin yanı sıra projenin Bağdat Demiryolu Projesi'ni tehdit etmesi, İngiliz ve Alman çevrelerinin karşı koymalarına neden olurken, Rusya da Sivas-Samsun hatının kendi imtiyaz alanı olduğunu savunarak, karşı çıkmıştır.[25] Bu rahatsızlıkların yanı sıra Osmanlı Hükümeti'nin kapitülasyonların kaldırılması konusunda Amerikan hükümetini ikna etme arzusu projenin gecikmesine, Trablusgarp Savaşı'nın çıkması da projenin ertelenmesine neden olmuştur. Chester, 1911 Eylül'ünün sonunda yatırdığı teminatı geri almıştır.[26]

Mösyö Chester bu projenin hayata geçirilmesi için 1912-1913 yıllarında da teşebbüslerine devam etti. Hatta eski projesinde değişiklik yaptı. Ancak 1913 Haziran'ında Mahmut Şevket Paşa'nın suikasta uğraması sonucu, yeni yöneticilerin bu projeyi önemsememeleri nedeniyle bu teşebbüs de başarısız kaldı.[27]

3.I. Dünya Savaşı Sonrası Chester Demiryolu Projesi

Mösyö Chester I.Dünya Savaşı sonrası değişen Osmanlı coğrafyasına rağmen, yine demiryolu projesini hayata geçirmek için teşebbüslere geçti. Eski şirketin yerine daha çok ortağı olan Delaware de Ottoman American Development Company (OADC) şirketi kuruldu.[28] Bu şirket artık Osmanlı Devleti'ndeki siyasi iradenin İstanbul Hükümeti'nden Ankara Hükümeti'ne geçtiğini görmekte gecikmemiş ve teşebbüslerini Ankara nezdinde gerçekleştirmiştir. Özellikle 1922 yılında Ankara'daki bazı gelişmeler projenin geleceği açısından ümit vaat ediyordu. ABD'nin İstanbul'daki ticaret ataşesi 1921 Aralık ile 1922 Şubat'ı arasında Ankara'ya yaptığı ziyaretler sırasında Ankara Hükümeti'nin Amerikan sermayesi ve şirketlerini ülkesinde görmek istediğini anladı. Hatta 40 madde halinde hazırladığı ve Ankara Hükümeti'ne sorduğu sorular arasında Chester Projesi ile ilgili de bir soru vardı. Hükümet buna verdiği cevapta, her türlü imtiyaz anlaşması için somut öneriler belediklerini, ayrıca Türk sermayesinin katılımını ve Türk kontrolünde olması şartıyla tekellere karşı olmadıklarını bildiriyordu.[29] Ankara Hükümeti Amerika ile ticari ilişkiler kurmaya iten birçok sebep vardı. Ama en önemlisi, ABD'nin Avrupa Devletlerinin aksine Amerikan adına Türkiye'nin içişlerine karışmayacak olmasıydı. İleride toplanacak bir barış konferansında Avrupalı Devletlerin ekonomik ve ticari hak talep etmelerine karşılık ABD'nin desteğini arkalarına almaktı. Bu sebeple hem Chester Projesi'nin canlanmasına hem de Musul petrolünün ABD tarafından işletilmesine sıcak bakıyorlardı.[30]

TBMM'nin 5.4.1923 tarihli oturumunda meclis üyeleri projenin olumlu ve olumsuz yönlerini tartışmaya açmışlar ve proje hakkında düşüncelerini paylaşmışlardır. Tartışmalar esnasında genellikle projenin lehinde kanatlar bildirilmiştir. Bu kanaatleri ekonomik, siyasî ve askerî anlamda ayırt etmek de mümkündür. Dönemin Başbakanı Rauf Bey, bir demiryolu hattının istikbal için ne kadar faydalı olacağını, I.Dünya Savaşı'ndan bir örnekle izah etmiştir: "Çar orduları, Vilayet-i Şarkiy'e'mizi kılıçtan geçirirken, taş üstünde taş bırakmazken, kahraman askerlerimiz, adam boyu kar içerisinde boğuşurken, açlıktan öldüler. Bunun sebebi vesaitsizlikti. Sakarya harbi zamanında da kocası, kardeşi harpte düşmanla pençeleşirken, o mübarek hemşirelerimiz, o aziz analarımız kağıt peşinde onlara cephane ve silah götürmeye mecbur oldular. Kaç tanesi şehit oldu, biliyor musunuz? Bunlar 50 bin lira teminat akçesiyle 300 milyon bakırla mukayese edilebilir mi? Bu millet bu işin ihmali yüzünden bir daha bu gibi cefalara tahammül eder mi? Siz buna razı olur musunuz?"[31]

Askerî nokta-i nazardan vaziyete bakıldığında "...Eğer Cenab-ı Hak bu hututun inşasına rey itasını Meclis-i Âlinize mukadder kıldıysa, aynı zamanda inhilal etmiş bir devleti yeniden tesis eden, kaybedilmiş bütün bir Cihan Harb'i'ni yeniden kazanan milletimizin arzularını en kısa zamanda, en hakiki olarak düşünüp kanuni şekilde ortaya koymak heyet-i celilenize mukadder olur. Bu şimendifer hattı ümit edilen vakitte, Türkiye'nin yüz bin kişilik bir ordusu varsa, ikmal edildiği anda dört yüz bin kişi olacaktır..."[32]

Siyasi menfaate gelince, "...Avrupa ile Asya en kısa seri yola malik olur. Bu hat üzerinden geçecek yolcular bu memlekete büyük menafi temin edecektir. Hem Şark, hem Garp bu umran aletiyle büyük istifadeler edecektir... Van ile İstanbul arasındaki mesafeyi iki-üç günlük mesafeye indirmek o memleket halkını birbirini öğrenebilecek bir hale getirerek ancak bu suretle istiklal-i millimiz, tamamiyet-i mülkiyemiz, hâkimiyet-i milliyemiz emin olabilir ve müsterih olabiliriz..."[33]

Görüldüğü üzere Chester Demiryolu Projesi; dönemin Başbakanı'nın da ifade ettiği gibi birçok beklentiyi beraberinde getirmiş, ülkenin daha hızlı bir şekilde gelişmesi için demir yolu hattının gerçekleştirilmesine tam bir kanaat oluşmuştur.[34]Yapılacak 4.400 km'lik demiryolu hattının her iki cenahındaki 20 km'lik güzergâhındaki ham madde kaynaklarının işletilmesinin 99 yıllığına bir yabancı şirkete verilmesinin risklerine de değinilmiş, şu anda eldeki mevcut şartlarla bunun milli sermaye ile yapılamayacağını, alınacak hizmet karşılığında da bazı fedakârlıkların yapılması işin doğası gereği olduğu belirtilmiştir. Hatta bunun ticari olarak düşünüldüğünde peşin hizmet alıp uzun vadede geri ödeme gibi düşünülebileceği de söylenmiştir.

Proje ile ilgili meclis içerisindeki olumlu havanın yanı sıra endişeler de mevcuttur. Özellikle şimendifer hattının geçtiği güzergâhlar tetkik edildiğinde önemli maden yataklarının bulunduğu görülmektedir. Bu da şu endişeyi beraberinde getirmektedir; “Dimyat’a pirince giderken evdeki bulgurdan olmak.” Endişelerin en önemlisi bu güzergâh üzerindeki hattın her iki tarafından 20 km’lik alandaki her türlü madenin 99 yıllığına şirket tarafından işletilme imtiyazı üzerinde olmuştur.[35] Bolu milletvekili Tunalı Hilmi Bey konu üzerindeki endişelerini şu şekilde dile getirmişti: “Doksan dokuz sene müddetle bu imtiyazı verecek olursak acaba fennin yarım asırdan beri ve bilhassa 25 günden beri ve belki de 5 dakikadan beri sürekli değiştiğini göz önüne getirirsek biz nasıl olur da doksan dokuz sene müddetle bu imtiyazı verebiliriz?... Bilhassa vesait-i nakliye-i havaiye terakkiyat itibarı ile ileri gitmiş bulunuyor. Acaba 10 sene 20 sene sonra şimendiferler tamamen suya düşmeyecek mi?[36] Bu imtiyazın uzun süreli olduğu kanaati ortaktır. Ancak şirketin yapacağı işi şu an millî sermaye ile yapılamayacağı için, ayrıca veresiyeyi peşin tahvil etmek gibi düşünülmesi gerektiği de ifade edilmiştir. Vilayat-ı Şarkiyé’de bir an evvel şimendifer hatları yapılmazsa o zengin bölgelerden de istifade etmek söz konusu değildir. Bu yüzden bu millî menfaatlerimizin lehindedir.[37]

Chester Projesi’nin, Ankara Hükümeti’nin gündemine oturması ve projenin daha önceki teklifi üzerinde önemli değişiklikler yapıp kabul edilmesi, bölgede önemli bir güç kaybına uğradığını düşünen İngiltere ve Fransa’yı oldukça rahatsız etmiştir. Fransa’nın bu projeyi adım adım takip ederek kendi nüfuz bölgelerine ABD tarafından zarar verileceği endişesi onu bu projenin yakın takipçisi yapmıştır. 1922 Mart’ında Amerikalı sermayedarların Ankara Hükümeti ile başlattıkları görüşmeler oldukça iyi geçmiştir. Amerikalıların kilometre garantisinden vazgeçerek yalnızca demiryolu hattının iki yanında bulunan 20’şer km’lik alanda bulunacak madenlerin imtiyazını talep ettiklerini bunun yanı sıra, Amerikalı sermayedarların, Sivas-Samsun, Sivas-Erzurum demiryolları ve Samsun-İnebolu Limanları imtiyazını aldığı yönündeki haberler Fransızları oldukça rahatsız etmiştir.[38] Bir Fransız istihbarat raporunda, Lozan’a giden Türk heyetinde yer alan pek çok kişinin, özellikle danışman olarak görev yapan Muhtar Bey’in Chester’in sunduğu projelerin başarı şansının bulunmadığına, dolayısıyla da sonuca ulaşamayacağına inandığı vurgulanıyordu. [39,40] Fakat bu bilgiler de Fransızların tedirginliğini gidermeye yeterli olmadı.

4. LOZAN BARIŞ GÖRÜŞMELERİNDE CHESTER DEMİRYOLU PROJESİ

Türk devletinin yüz yıllık sorunlarını görüşmek ve çözmek maksadı ile 20 Kasım 1922’de Lozan Barış Görüşmeleri,[41] Lozan’da başlatılmıştır.

Musul sorunu,[42,43] Lozan görüşmelerinin en önemli konularından birisiydi. İngiltere Musul'un Irak Krallığı'na ait olduğunu, Türk heyeti ise; Süleymaniye, Kerkük ve Musul'un Misak-ı Millî sınırlarına dâhil olduğunu savunacaklar, eğer farklı bir durum ortaya çıkarsa Ankara'dan talimat alacaklardı.[44] ABD ise konferansa gözlemci olarak katılmış ve Türk Heyeti bu konferansta Amerika'nın siyasi desteğini Chester Projesi'yle sağlayabileceğini umut ediyordu. Ancak Türkiye Lozan Antlaşması öncesi Amerikan sermayedarları ile anlaşmasına rağmen, konferansta ABD'den beklediği desteği bulamadı. Sonuç olarak Amerikan temsilcilerinin Lozan'daki ilgisiz tavrı, Ocak 1923'te Chester grubunun mali gücü olmadığı yönünde süren propagandalar, Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın bu gruba olan ilgisizliği, Fransa'nın başından beri bu projeye tepki göstermesi, İngilizlerin aynı şekilde bundan rahatsız olması Chester Projesi üzerinde etkili olmasına rağmen, Ankara Hükümeti ile anlaşma yapmasına engel olamadı.[45] TBMM tarafından 9 Nisan 1923 tarihinde onaylanan demiryolu yapımı ve yer altı kaynaklarının işletilmesiyle ilgili hatlar şu şekildeydi:

- a- Sivas-Harput-Diyarbakır-Bitlis-(Van Gölü'nün güneyinden veya kuzeyinden) Van
- b- Harput-Yumurtalık
- c- (Diyarbakır-Bitlis hattının bir noktasından başlayarak) Musul-Kerkük-Süleymaniye
- d- Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas
- e- Musaköy (Dördüncü hat üzerinde)-Ankara
- f- Çaltı (Birinci hat üzerinde)-Erzurum-Doğu Beyazıt (İran sınırı)
- g- Pikriç veya Aşkale (Altıncı hat üzerinde)-Karadeniz Kıyısı (Muhtemelen Trabzon)
- h- Hacı Şefaati (Beşinci hat üzerinde)-Kayseri-Ulukışla

İmtiyaz sahibi şirket tarafından inşa edilmesi öngörülen limanlar ise, biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman, ayrıca inşaat maliyetinin şirket tarafından karşılanacağı Akdeniz kıyısında Yumurtalık'ta bir limandı.

Ek anlaşmaya göre Samsun-Sivas hattının inşasına başlanmasına öncelik verilecekti.[46,47]

Chester Projesi'nin TBMM'de onaylanması Türkiye'de olumlu karşılanırken İngiltere ve Fransa tarafından sert bir şekilde kınanmıştı. Proje her ne kadar TBMM'de onaylanmış ise de Lozan görüşmelerinde Musul sorununun çözülemeyişi[48] ile projenin akıbeti yakından ilgili olmuş ve hayata geçirilememiştir.[49]

5. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı olarak demiryolu inşa etmek, kârlı bir yatırım olmanın dışında çok önemli bir anlam taşımaktaydı. Yapımı gerçekleştiren şirketler ve onların destekçisi devletler, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına girerek nüfuz bölgeleri oluşturmaktaydılar. XIX. yüzyıl başlarından itibaren bu imtiyazlı anlaşmalara ABD'nin de girmesi hem rekabeti artırmış hem de önceki imtiyaz sahiplerini Osmanlı'ya karşı daha baskıcı hale getirmiştir.

Chester Demiryolu Projesi de Amerikan sermayedarlarının Osmanlı Devleti'nin kıymetli topraklarında nüfuz alanlarını artırdıkları önemli bir teşebbüstür. Bu teşebbüs ilk kez 1908 yılında başlamış, Mebusan Meclisi'nden gerekli izni almıştır. Ancak araya I.Dünya Savaşı girmesi nedeni ile proje hayata geçirilememiştir. Savaş sonrası Osmanlı Saltanatı ortadan kalkmış, yerine Milliyetçi ve Cumhuriyetçi demokratik bir devlet kurulmuştur. Bu defa aynı sermayedar grubu Ankara Hükümeti ile aynı proje üzerinde bazı değişiklikler yaparak antlaşma yapmıştır. Bu antlaşma metni üzerinde; mecliste faydaları ve zararları hakkında uzun tartışmalar olmuş, sonuçta demiryollarının ülkenin her tarafına ulaşması ile birçok faydanın sağlanacağı, eğer bu yollar olmazsa eldeki hammadde kaynaklarının bile değerlendirilemeyeceği kabul edilmiştir. Bunun için yabancı sermayenin varlığına ihtiyaç duyulduğu ve bu antlaşma da her iki tarafı memnun edecek şekilde kanun haline getirilmiştir.

Ancak başlangıçta bir demiryolu projesi iken, daha sonra petrol imtiyazı projesine dönüşen Chester Demiryolu Projesi, Lozan görüşmeleri sonucunda Musul meselesinin halledilememesi, bölgedeki nüfuzunu kaybetmek isteyen Fransa'nın Lozan'da Musul'un İngiltere'ye bırakılması yönünde destek vermesi, Amerika'nın daha büyük Amerikan şirketlerinden yana tavır alması, bu projenin hayata geçirilememesinde önemli rol oynamıştır.

6. KAYNAKLAR

- [1] Kocatürk Ö, 2011. İngilizlerin Irak ve Basra Bölgesindeki Faaliyetleri (1913-1914), *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 6/3 Summer: s.1450.
- [2] Gerginer N, 1997. Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi (15-17 Aralık 1997), *Tisamat Basım Sanayi*, Ankara, s. 66.
- [3] Güngör E, 2002. Demiryolu, *Birsen Yayınları*, İstanbul, s. 10.
- [4] Çetin E, 2010. Türk Basınına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918), *History Studies International Journal Of History*, Ortadoğu Özel Sayı, s. 100.

- [5]Kurmuş O, 1982. Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, *Bilim Yayınları*, Ankara, s. 20.
- [6]Onur A, 1953. Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953), *Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları*, Ankara, s. 23-25.
- [7]Can B.B, 2000. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul, s. 47.
- [8]Yıldırım İ, 2002. Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 1, s. 315.
- [9]Quartaert,D,1987. Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), *Yurt Yayınları*, Ankara, s.68.
- [10]Kodaman B, 1983. Sultan II. Abdülhamid'in Doğu Anadolu Politikası, *Orkun Yayınevi*, İstanbul, s. 162-163.
- [11]Can B.B, 2000. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul, s. 52 .
- [12]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s. 529.
- [13]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 520.
- [14]Armaoğlu F, 1991. Türk Amerikan ilişkileri, *TTK Yayınları*, Ankara.
- [15]Yusuf H, 1923, TBMM Aza-yıMuhteremesine Açık Mektup: Şark Demiryollarında Amerikalılar, *Matbaa-i Amire İstanbul*.
- [16]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 520.
- [17]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 521.
- [18]Key H.,2007/1, Osmanlı'da Demiryolu Faaliyetlerine Bir Bakış (İzmir-Aydın Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı Örneği), *Balıkesir Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Karesi Tarih Kulübü Bülteni*, s. 45.
- [19]Tezel Y. S., 1970.Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı, *Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 25, s. 291-292.
- [20]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 530.
- [21]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 523.
- [22]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s.530.
- [23]Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1991. Cilt: 1, TBMM Basımevi, Ankara, s. 523.
- [24]Can B.B, 2000. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul, s. 118-119.
- [25]Önsoy R, 1979. Osmanlı Alman Ticari Münasebetleri (1871-1914), *Yayınlanmamış Doçentlik Tezi*, Ankara, s. 53.
- [26]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s.530.
- [27]İlkin S, 1984. 1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi, Türkiye İş Bankası Uluslar arası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar, *Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları*, Ankara, s. 742-744.

- [28]Can B.B, 2000. Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul, s. 222.
- [29]Yıldırım İ, 2001. Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950, *Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları*, Ankara, s. 56.
- [30]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s. 532.
- [31]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, s. 491-492.
- [32]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, s. 491.
- [33]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, s. 491.
- [34]Demiryolları Mecmuası, 1931. Cilt: 6, Sayı: 61-72, s. 270.
- [35]Sonyel R. S, 2006. Gizli Belgelerle Lozan'ın Perde Arkası, *TTK Yayınları*, Ankara, s. 172-175.
- [36]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, s. 497-501.
- [37]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, s. 509.
- [38]Berkes N, 1978. Türkiye'de Çağdaşlaşma, *Yapı Kredi Yayınları*, İstanbul, s. 357.
- [39]Çakan I, 1999. Türk Parlamento Tarihinde II. Meclis, *Çağdaş Yayınları*, İstanbul, s.296.
- [40]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s. 542.
- [41]Şimşir B.N, 1990. Lozan Telgrafları I (1922-1923), *TTK Yayınları*, Ankara, s.103-104.
- [42]Karacan A. N., 1971, Lozan, İstanbul, s.242.
- [43]Şimşir B.N, 1990. Lozan Telgrafları I (1922-1923), *TTK Yayınları*, Ankara, s.201.
- [44]Meray S. L., 1923. Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Cilt: I, *Paris Devlet Basımevi*, s.345 vd.
- [45]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s. 546.
- [46]TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 28, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara, 472-482.
- [47]Yavuz B. S., 1999. Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 24, Kasım, s.548.
- [48]Meray S. L., 1923. Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Cilt: I, *Paris Devlet Basımevi*, s. 36.
- [49]Tezel Y, 1982. Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), *Yurt Yayınları*, Ankara, s. 175.
- Küttükoğlu M, 1974. Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838), *Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları*, Ankara.
- Ortaylı İ, 1983. Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, *Kaynak Yayınları*, İstanbul.
- Özer S, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansımaları", *HistoryStudies Ortadoğu Özel Sayısı*, 2010: 287-299.
- TBMM ZC, Devre:1, Cilt: 29, 1961. *TBMM Matbaası*, Ankara.