

# Chester Projesi (İmtiyazı) (1923)

19. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı alan İngiltere ve Fransa'nın girişimini, Bağdat Demiryolu imtiyazını alan Almanya izlemiştir. Siyasi birliğini tamamlayan ve kısa bir süre içerisinde sömürgecilik faaliyetlerinde kendini gösteren Almanya'nın bu imtiyazı alması diğer devletleri çok rahatsız etmiştir. 20. yüzyılın başında Amerika da bu rekabete dâhil olmuştur. 1908 yılında Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak için Nafia Nezareti'ne yapılan yedi ayrı başvurudan biri de Amerikalı Amiral Colby Mitchell Chester'e aittir. Amiral Chester Ermeni ayaklanmalarının bastırılması sırasında, zarar verilen Amerikan malları için ödenecek tazminatı alabilmek için Amerikan gemisi Kentuck'un kaptanı olarak 1900 yılında İstanbul'a gelmiş, bu dönemde yaptığı görüşmeler sonucunda demiryolu projesi oluşturmaya karar vermiştir.

2000 kilometrelik bu demiryolu projesine göre; ana hat Sivas-Harput-Ergani-Musul-Kerkük-Süleymaniye'ye uzanmaktadır. Yan hatlar ise Samsun üzerinden Karadeniz'e, Halep üzerinden Akdeniz'e ve Bitlis üzerinden Van'a ulaşmaktadır. Chester Grubu 1909 yılında Ottoman-American Development Company (OADC) adlı şirketi kurmuş ardından Mart 1909'da Nafia Nezareti ile bir ön anlaşma yapmıştır. 28 Haziran 1910'da mecliste bu ayrıcalığın görüşülmesi belirsiz ileri bir tarihe ertelenmiştir. Amerikan Dışişlerinin Chester Grubuna bu aşamada destek vermesiyle birlikte yoğun uğraşlar sonucu 1911 yılında tekrar antlaşmanın onayı meclis gündemine alınmışsa da İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya'nın yaptığı baskı neticesinde sonuçlandırılmamıştır. 1 Haziran 1912'de bu demiryolu imtiyazının daha ayrıntılı bir şekilde incelenerek karara varılması için yeterli zamanın olmaması gerekçe gösterilerek karar 64'e karşı 77 oyla bir sonraki seneye ertelenmiştir. Projenin bir türlü onaylanmaması Chester Grubunda büyük hayal kırıklığına neden olmuş, şirket içi anlaşmazlıkların da baş göstermesi sonucu eski şirkete son verilerek yerine 1912 yılında Ottoman-American Exploration Company (OAEC) adında yeni bir şirket kurulmuştur. Bu yeni şirket proje üzerinde ve imtiyaz koşullarında yaptığı değişiklikler sonrası tekrar girişimde bulunmuşsa da I. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla projenin hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır.

Amiral Colby Mitchell Chester proje için 1920 yılında tekrar harekete geçmiştir. Öncelikle Amerikan Dışişleri ve Denizcilik Bakanlığı'na başvurmuştur. Denizcilik Bakanlığı gereken desteği vermişse de Dışişleri ilk dönemdeki ilgiyi göstermemiştir. Bu arada şirkete yeni ortak ve sponsor arayışına giren Chester Grubu 1922 yılında Ottoman-American Development Company (OADC) adlı şirketi kurmuştur. Eski şirketin tüm mal varlığını devralan bu yeni şirkette, Chester ailesinin ve ortaklarının payı %40 ile sınırlı kalmıştır. Şirketin yeni başkanı Panama Kanalı'nın yapımı ile ismini duyuran General Gothals'dır. Bu dönemde şirkete iş adamı, banker, gazeteci gibi çok sayıda kişi dâhil edilmiştir. Bu yeni ortaklardan biri çevresi oldukça geniş olan Kanada'lı Clayton-Kennedy'dir. Şirketin temsilcisi olan Kennedy ile Amiral Chester'in oğlu Arthur Chester bölgeye gönderilmiştir. Burada 1922 yılının Eylül ayında Ankara Hükümeti ile yapılan görüşmeler olumlu neticelenmiş ön anlaşma esasları belirlenmiştir. Arthur Chester Ankara'da kalırken Clayton-Kennedy Ekim ayı başında İstanbul'a dönmüştür. Buradan şirket başkanı olan Gothals'a verdiği bilgide şirketin daha önce belirlenen 80.000 dolar teminatının 30.000 dolara düşürüldüğünü bunun yatırılması durumunda projenin meclis gündemine getirileceğini belirtmiştir.

Görüldüğü üzere daha Lozan Konferansı toplanmadan Chester şirketi ile imtiyazın ana esasları üzerinde ön anlaşmaya varılmıştır. İktisadi açıdan ülkenin gelişmesine katkı sağlaması amacıyla Chester Grubuna verilen demiryolu imtiyazı ile aynı zamanda Türkiye Lozan'da, İngiltere ve Fransa'ya karşı ABD'nin desteğini almak istemiştir. Özellikle Musul meselesinin çözümünde bu beklenti içerisinde olmuşsa da umduğunu bulamamıştır. Bunun nedeni Musul petroleri

üzerinde kıyasıya süren mücadeledir. Bu dönemde Musul petroleri üzerinde Turkish Petroleum Company'nin yanı sıra Abdülhamit'in varisleri hak iddia etmektedir. Mezopotamya petrolerinden pay almak isteyen Amerikan petrol devi Standard Oil Company de İngilizlerle yaptığı petrol pazarlığı neticesinde Temmuz 1922'de Turkish Petroleum Company ile anlaşmıştır. Bu durumda Chester ayrıcalığını alan Ottoman Development Company ile Standard Oil Company iki Amerikan şirketi olarak karşı karşıya gelmiştir. Musul Irak'a bırakıldığı takdirde Turkish Petroleum Company tüm Mezopotamya petrolerini işleteceği halde Musul'un Türkiye'ye bırakılması durumunda ABD'nin petrol ayrıcalığı yalnız Chester Projesi ile sınırlı olacaktır. Turkish Petroleum Company'de %25 hissesi olan Fransa da Musul'un Türkiye'de kalmasını istememektedir. ABD Hükümetinin Lozan Konferansındaki tavrından projeyi desteklemekten uzak olduğu anlaşılmıştır. Diğer uluslararası güçlerin katılımı olmaksızın bölgenin sömürsününün gerçekleşmeyeceğine inanan Amerikan Hükümeti, önceki dönemde verdiği tam desteğe karşı şirketin başarısız olması, deneyimsiz olan Chester şirketinin maceracı kişilerden oluşması, sermayesinin olmaması, şirket içinde anlaşmazlıkların oluşması gibi nedenlerle projeye temkinli yaklaşmıştır. Bu koşullarda şirket Amerikan sermayedarlarından da gereken desteği bulamamıştır.

Aralık 1922'de Arthur Chester ve Clayton-Kennedy Ankara'ya gelmiş ve görüşmelere devam etmişler, Ankara Hükümeti Temsilcisi Feyzi Bey ile yapılan görüşmeler sonucunda mutabık olunan ön anlaşma metni 22 Ocak 1923'te İcra Vekilleri Heyeti'ne sunulmuştur. 30 Ocak'ta onaylanan "*Şarki Anadolu Demiryolları*" adlı anlaşma taslağı 8 Nisan 1923'te TBMM'de görüşülmüştür. Projeye ilişkin görüşler genelde olumlu olmakla birlikte projeye karşı çıkan mebuslar da bulunmaktadır. Projeye yönelik eleştiriler daha çok, 99 yıllık imtiyaz müddetinin uzunluğu, hatların iki yanında toplamda 40 kilometrelik şeridin maden çıkarmak için çok geniş olduğu, şirketin yatırdığı depozito miktarının yetersiz olduğu, ilk 20 yıl için şirkete verilen gümrüksüz kömür ithal etme hakkının kötüye kullanılabileceğine yöneliktir. 8 Nisan 1923'te yapılan oylamada 158 oydan 141'i olumlu olmakla birlikte yeterli çoğunluk olmadığından 9 Nisan 1923'te oylama tekrar edilmiş ve 206 kişinin katıldığı oylamada 185 mebusun olumlu oyu ile anlaşma onaylanmıştır. Chester Projesinin TBMM'de onaylanmasına İngiltere ve Fransa büyük tepki göstermiştir.

Bu dönemde Chester Grubunun Ankara Hükümeti ile demiryolu dışında iki ayrı girişim üzerinde daha görüştüğü belirtilmelidir. İki Ankara yakınlarında Chester Grubuna verilecek 20 km<sup>2</sup> bir arazi üzerinde meclis binası ve devlet dairelerinin yanı sıra bütün altyapısı ile inşa edilen evlerin halka satışına sunulması üzerinedir. Yeni bir şehir kurma şeklinde ortaya konulan bu plan gündeme getirilmekten öteye geçememiştir. Bir diğeri ise tarım aletlerinin ithalatı, çiftçilere dağıtımı ve yine bunların tamirini yapabilmek için tamirhaneler açılmasına yöneliktir. 12 Mart 1923'te Kennedy ile İktisat Vekâleti arasında "*Alât ve Edevat-ı Ziraiye Mukavelesnamesi*" imzalanmışsa da devamı getirilememiştir.

8 Nisan 1923'te onaylanan Chester demiryolu imtiyazına göre; Şirket (Ottoman-American Development Company), kilometre garantisi olmaksızın ve para yardımı olmaksızın Anadolu'da 4400 kilometrelik bir demiryolu hattı inşa edecektir. Ayrıca Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında üç liman yapabilecektir. Şirket bu limanları, demiryolu hatlarını ve bu hatların iki yanında, toplamda 40 kilometrelik şerit içindeki bilinen ve sonradan bulunacak tüm maden kaynaklarını işletme hakkını 99 yıllığına almıştır. Demiryolu ve liman yapımına ilişkin sağlanan tüm kolaylıklar (adli, mali ve idari) yeraltı kaynaklarının çıkartılması ve işletilmesi için de sağlanmıştır. Demiryolu hattı 1.435 metre eninde normal tek hat olacak, ileride ikinci bir hattın döşenmesi için yeterli boş arazi bırakılacaktır.



Yahya Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayricalığı", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C.25, No.4, 1970, s. 296.

Chester Projesi olarak bilinen anlaşmaya göre yapılacak hatlar;

1. Sivas-Van demiryolu; Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Bitlis ve (Van gölünün güney veya kuzeyinden kıyısından geçer) Van
2. Harput-Yumurtalık demiryolu
3. Birinci hattın Süleymaniye kolu; Diyarbakır Bitlis arasında bir noktada ayrılarak Musul ve Kerkük'ten geçerek Süleymaniye'ye giden hattır

Bu hatlara ek sözleşme ile eklenen hatlar ise;

4. Samsun Sivas demiryolu (Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas)
5. Musaköy (Dördüncü hat üzerinde)-Ankara
6. Çaltı (Birinci hat üzerinde)-Erzurum demiryolu, Beyazıt (İran hududu)
7. Pikriç ya da Aşkale (Altıncı hat üzerinde)- Karadeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon)
8. Hacı Şefaati (Beşinci hat üzerinde)- Kayseri-Ulukışla

Ayrıca şirket, biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman ve maliyetini şirketin karşılayacağı Akdeniz kıyısında Yumurtalık'ta bir liman yapacaktır.

Şirket, Nafia Vekâleti ile anlaşmak koşulu ile söz konusu demiryollarının dışında yeni demiryolu hatları yapabilecektir. Bu noktada hali hazırdaki sözleşmede yer alan ilke ve kurallar geçerli olacaktır. Projenin hayata geçirilmesi için ayricalığın onaylanmasını takip eden altı aylık süre zarfında Türk Anonim Şirketi kurulacak, bu şirket ana ve ek sözleşmelerde yapımını ve işletilmesini üstlendiği yükümlülükleri Ottoman American Development Company adına kullanacaktır. Bu şirket hisselerinin yarısını satışa sunduğunu, İstanbul gazetelerinde halka duyuracak ve bir ay boyunca satışa devam edecek bu sürede satılmayan hisseleri ise istediğine satabilecekti.

Şirkete birtakım kolaylıklar da sağlanmıştır. Demiryolu ve liman yapımı için Türkiye'den alacağı yahut dışarıdan ithal

edeceği her türlü araç ve gereç için iç vergi ve gümrük resminde muafiyet hakkı tanınmıştır. Yine hatların işletilmesinde kullanılacak kömürün Türkiye’de bulunamaması durumunda dışarıdan ithal edilecek kömür için gümrük vergisi alınmayacaktır. Demiryolu ve limanlar için gereken arazi şirkete bedelsiz verileceği gibi taş ve kum ocaklarından da karşılıksız olarak yararlanma hakkı sağlanmıştır. Şirket, yol boylarında tuğla ve kiremit fabrikaları kurabileceği gibi fabrika ürünlerini piyasada satışa sunabilecektir.

Eğer söz konusu arazi ya da taş ve kum ocakları özel şahıslara ait ise hükümet satın alarak şirkete teslim edecektir. Şirket ihtiyaç duyduğu ağaçları vergisini vermek koşulu ile kamu ormanlarından temin edebilecektir. Elektrik enerjisi için santraller kurabilecek olan şirket akarsulardan ücretsiz yararlanacaktır. Şirket demiryolları işletmesinde kendi ihtiyacı için telgraf hatları döşeyebilecek, hükümet kendi hatları bozuk olduğu zaman bu telgraf hatlarını kullanabilecektir. Şirket Türkiye’deki tüm yazışma ve iletişim dilinin Türkçe olmasını kabul etmiştir. Her türlü anlaşmazlık Türk adliyelerinde çözülecektir. Şirket demiryollarına Türk personel yetiştirmek için özel okullar kuracak ancak yönetici, teknik personel, usta ve kalifiye işçi olarak yabancıları çalıştırabilecektir. Şirketin elde edeceği net kârın %30’u hükümetin olacaktır. Hükümet ana hatları en erken, karşılığını ödemek koşuluyla 30 yıl sonra devletleştirebilecektir. 99 yıllık sürenin bitiminde ise şirket tümünü Türk Hükümetine teslim etmek zorundadır.

Chester anlaşmasının imzalanmasını izleyen süreçte, şirket içinde Amerikalı ve Kanadalı grup arasında anlaşmazlıklar çıkmış, Chester’in başını çektiği Amerikalı grup 300.000 dolar ve Ottoman Development Company’nin net kârının yüzde %10’unu almak koşulu ile şirketi Kanadalı gruba devretmiştir. Ankara Hükümeti ise şirketin bir an önce faaliyete geçmesini istemektedir. Lozan’da Musul sorununun çözümünün ileri bir tarihe ertelenmesi Amerika’daki finans çevrelerini de yatırım yapmak noktasında olumsuz etkilemiştir.

Kanadalı Grup hem Chester Grubunun parasını ödemek hem de şirketin finansman sorunu çözmek için İngiltere, Fransa ve İsviçre’de yeni kaynak arayışına girişmiştir. Bu süreçte şirket projeye başlaması gerektiği halde geciktirmek durumunda kalmıştır. Şirket finansman sorununu çözmek için aradığı desteği bulamamış, Ankara Hükümeti’nin anlaşmayı feshetmesini geciktirerek zaman kazanmak için Sivas-Samsun hattının yapımına başlamışsa da tüm bu çalışmaların eski güzergâhta vakit geçirmeye yönelik bir faaliyet olduğu anlaşılmıştır. Bunun üzerine Hükümet anlaşmayı 18 Aralık 1923’te iptal etmiştir.

**Sevilay ÖZER**

#### **KAYNAKÇA**

ARMAOĞLU, Fahir, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1991.

CAN, Bilmez Bülent, “Suya Düşen Bir “Tatlı Hayal”: Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)” **Kebikeç İnsan Bilimleri için Kaynak Araştırma Dergisi**, S.11, Yıl.6, 2001, ss. 165-204.

CAN, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 2000.

İLKİN Selim, **1922-1923 Yılları Türkiyesi’nde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi**, İstanbul 1981.

ÖZER, Sevilay, “Chester Projesi’nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması”, **History Studies Ortadoğu Özel Sayısı**, 2010, ss. 287-299.

TEZEL, Yahya, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C.25, No.4, 1970, ss. 287-317.

YAVUZ, Biga Sükan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S 24, (Kasım 1999-2003), ss. 527-561

21/11/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/chester-projesi-imtiyazi-1923/?pdf=3719> adresinden erişilmiştir