

Geliş Tarihi : 03.02.2020
Kabul Tarihi: 01.12.2020

Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi
Journal Of Modern Turkish History Studies
XX/41 (2020-Güz/Autumn), ss. 415-446.

Araştırma Makalesi / Research Article

YENİ BİLGİLER IŞIĞINDA CHESTER PROJESİNİN İLK BAŞVURU SÜRECİ 1908-1912

Hasan Taner KERİMOĞLU*

Öz

Osmanlı ülkesinde demiryolları inşası, 19. yüzyıldan itibaren uluslararası rekabetin konusu olmuştur. 20. yüzyılın başında Amerikalı bir grubun bu rekabete katılması, demiryolları konusundaki mücadeleye yeni bir boyut kazandırdı. Amerikalı Amiral Chester'ın ilk olarak 1908'de gündeme gelen projesi, yaklaşık 15 yıl boyunca Türk siyasetini meşgul etmiştir. Chester projesi, Doğu Anadolu'dan Mezopotamya'ya kadar inen bir demiryolu inşa etme projesiydi. Fakat projeyi asıl önemli kılan neden, demiryolunun geçtiği bölgedeki yer altı kaynaklarına Amerikalı grubun el koyacak olmasıydı. Bu nedenle proje, hem diğer devletlerin tepkisini çekti hem de Osmanlı bürokrasisinde kaygı uyandırdı. Projenin ilk başvuru sürecini (1908-1912) ele alan bu makalede, konuyla ilgili Osmanlı arşivi ile basını temel kaynak olarak kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Chester projesi, II. Meşrutiyet dönemi, Osmanlı-Amerikan ilişkileri, demiryolları.

* Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü,
(taner.kerimoğlu@deu.edu.tr), (Orcid: 0000-0001-8636-2253).

THE FIRST APPLICATION PROCESS OF THE CHESTER PROJECT IN THE LIGHT OF NEW INFORMATION 1908-1912

Abstract

The construction of railways in the Ottoman country has been the subject of international competition since the 19th century. The entry of an American group into this competition at the beginning of the 20th century gave a new dimension to the struggle over railways. The American Admiral Chester's project, which first came to the agenda in 1908, occupied Turkish politics for about 15 years. Chester project was a project to build a railway from Eastern Anatolia to Mesopotamia. However, the main reason that made the project important was that the American group would seize the underground resources in the area where the railway passed. For this reason, the project received reaction from other states and aroused anxiety in the Ottoman bureaucracy. In this article, which deals with the first application process of the project (1908-1912), the Ottoman archive and the press are used as the main resources.

Keywords: *Chester Project, Second Constitutional Period, Ottoman-American Relations, Railways.*

Giriş

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gittikçe şiddetlenen Osmanlı toprakları üzerindeki emperyalist rekabetin en önemli çatışma alanlarından birisini demiryolları meselesi oluşturuyordu. Sanayileşmenin kendilerine sağladığı ekonomik ve teknolojik avantajları siyasal boyuta taşımak isteyen emperyalist ülkeler, kapitalist sisteme henüz dâhil olmamış Batı-dışı toplumları çeşitli araçlar vasıtasıyla dünya-sistemine çektiler. Kapitalist üretim tarzının "merkez" ülkelerden, sanayileşmesini henüz gerçekleştirememiş "çevre" ülkelere ihracında, ticaret ve sermaye aktarımının yanı sıra altyapı yatırımlarının da büyük bir rolü bulunuyordu¹. Batılı ülkeler tarafından çevre ülkelerde inşa edilen demiryolları ve limanlar, sanayileşmemiş, fakat değerli maden kaynaklarına ve tarımsal ürünlere sahip ülkelerdeki ürünlerin Batıya taşınmasında kritik öneme sahipti. Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolları da devletin verdiği kilometre garantisi yüzünden, Avrupalı ülkelere hem büyük kârlar sağlarken hem de ülkenin emperyalist rekabette nüfuz bölgelerine ayrılmasında önemli rol oynuyordu².

1 Yahya Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1970, S 4, s. 289.

2 Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yay., İstanbul, 1997, s. 193.

Kendi olanaklarının yetersizliği nedeniyle demiryollarının yapımı konusunda büyük devletlere muhtaç durumda olan Osmanlı Devleti, askeri ve ekonomik gereksinimlerini de dikkate alarak bu soruna çözüm bulmaya çalıştı. Devlet, yabancı şirketlere verdiği imtiyazlarla, merkezi yönetimin imparatorluk coğrafyası üzerindeki etkisini güçlendiren bu yeni teknolojiyi edinmek istedi. Buna karşın Batılı şirketlere verilen ayrıcalıklar, devletin kendi topraklarındaki maden kaynakları üzerindeki kontrolünü yitirmesi ve emperyalist rekabetin şiddetlenmesine yol açtı. Osmanlı toprakları içinde yer alan ve bugün "Ortadoğu" olarak bilinen bölgede petrolün bulunması, Batılı ülkelerin bölgeye yönelik ilgilerinin artması sonucunu doğurdu. İngiltere ve Fransa arasında başlayan demiryolu imtiyazı edinme yarışına 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Almanya da katılmış ve böylece "şark meselesi" ne yeni bir boyut daha eklenmişti.

Berlin'den Bağdat'a uzanacak bir demiryolu yapımının imtiyazını uzun süren görüşmelerin sonrasında Almanların 1903 yılında almaları³, Osmanlı toprakları üzerinde emperyal emeller besleyen İngiliz, Fransız ve Rus yönetimlerini tedirginliğe sevk etmişti. II. Abdülhamit yönetiminin büyük devletler karşısında izlediği "denge" siyaseti, Almanya'nın Osmanlı ülkesindeki nüfuzunun giderek artmasına neden oluyordu⁴. Bağdat demiryolunun Almanlara verilmesinin tetiklediği büyük devletler arasındaki çekişme, I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti'nin İtilaf ülkeleriyle ilişkilerindeki temel etkenlerden birisiydi⁵.

Hem ekonomik hem de siyasal yönden büyük fırsatlar sunan Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı elde etme yarışına, 20. yüzyılın başlarında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) de katıldı. İngiltere'den bağımsızlığını kazanmasından sonra Monroe doktrini (1823) ile Avrupa devletleri arasındaki rekabetin dışında kalan ve tüm uğraşını Amerika kıtasındaki nüfuzunu arttırmaya adanmış ABD, 19. yüzyılın sonuna doğru büyük bir sanayi gücü olarak ortaya çıkmıştı. Bu süreçte Osmanlılarla ilişkileri, ticari faaliyetler ve misyonerlik çalışmalarının ötesine geçmeyen Amerika'nın⁶, Osmanlı Devleti'yle ilişkilerini arttırmasına yol açan gelişmelerden birisi de Chester projesiydi⁷. Öyle ki Chester projesi hem Osmanlı Devleti'nin son yıllarında hem de yeni Türk devletinin kurulma sürecinde Türk-Amerikan ilişkilerine etki etmiştir. Biz

3 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, XIV, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 832.

4 II. Abdülhamit döneminde Osmanlı İmparatorluğu üzerinde giderek artan Alman etkisi için klasikleşmiş şu çalışmaya bkz. İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yay., İstanbul, 2015.

5 Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı*, III, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 670-672.

6 Osmanlı Devleti'nin Amerika Birleşik Devletleri ile ilişkileri konusunda bilgi için bkz. Çağrı Erhan, *Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri*, İmge Yay., Ankara, 2001.

7 "Chester" adı hem Osmanlı arşiv belgelerinde hem de dönemin basınında farklı biçimlerde yazılmış olsa da biz bu makalede standart olması açısından orijinal biçimini kullanmayı uygun gördük. Fakat Meclis-i Mebusan zabıt ceridesinden yapılan doğrudan alıntılarda, metinde yer aldığı biçimiyle kullandık.

bu çalışmada, Chester projesinin II. Meşrutiyet dönemindeki başvuru sürecini, Osmanlı kaynaklarından edindiğimiz bilgiler çerçevesinde ele almayı ve böylece meseleye “içeriden” bir bakış sergilemeyi amaçlıyoruz.

1. Chester Projesi'nin Ortaya Çıkışı

Amerikalıların Osmanlı topraklarında demiryolu inşa projeleri, 19. yüzyılın ikinci yarısında gündeme gelmiştir. Osmanlı ülkesindeki ekonomik olanaklardan yararlanmak isteyen Amerikalılar, demiryolu imtiyazı elde etmek için diğer devletlerin yanı sıra girişimlerde bulunmaktan geri kalmadılar. 1885'te Jesse Grant isimli bir Amerikalı, Basra Körfezi'nden İskenderun'a ulaşan bir demiryolunu inşa edebilmek için İstanbul'daki ABD elçisine başvurmuş, fakat elçinin girişimlerine rağmen bu talep II. Abdülhamit yönetiminden ilgi görmemişti⁸.

Amerikalıların demiryolları konusundaki en önemli girişimleri ise 20. yüzyılın başında gündeme geldi. Yaklaşık on beş yıl boyunca Türk-Amerikan ilişkilerinin önemli gündem maddelerinden birini oluşturacak olan bu girişim, kısaca “Chester Projesi” olarak bilinmekteydi. Proje, II. Abdülhamit dönemindeki Ermeni olayları sırasında ortaya çıkan zararı Osmanlı Devleti'nin tazmin etmesini sağlamak için Amerikalı Amiral Colby Mitchell Chester'ın 1900 yılında İstanbul'a gelmesiyle⁹ ortaya çıkmıştır. Çünkü Amiral Chester, bu ziyareti sırasında Türkiye'nin Amerikan girişimciler için büyük olanaklara sahip olduğunu kavramıştı. Diğer yandan 1906'da Osmanlı ülkesine gelen C. Arthur Moore, kayınbiraderi ve aynı zamanda amiralin oğlu olan M. Chester Jr.'ı Halep'ten İskenderun'a kadar uzanan bir demiryolu projesi konusunda ikna etmişti. Daha sonra babalarının da desteğini alan bu ikili, projeyi hayata geçirmek için girişimlere başladılar. Amiral Chester ise 1908 yazında Cenova'da katıldığı konferanstan sonra İstanbul'a gelerek söz konusu proje için temaslarda bulunmaya başladı¹⁰.

Chester grubunun II. Abdülhamit yönetimi ile demiryolu imtiyazı konusunda görüşmeler yürütmesine ve bu konuda büyük bir ilerleme kaydetmesine karşın 1908 Temmuz'unda yaşanan Jön Türk Devrimi, Amerikalıların karşılarında yeni bir muhatap bulmalarına neden oldu. Her ne kadar iktidarı tam olarak ellerine geçiremeseler de dönemin en önemli siyasal aktörü haline gelen İttihatçılar, diğer konularda olduğu gibi, demiryolları meselesinde de son sözü söylemek niyetindeydiler.

8 Erhan, *a.g.e.*, s. 377.

9 Amiral Chester'ın hem İstanbul'a ilk geldiği tarih hem de sonraki gelişi konusunda farklı bilgiler verilmektedir. Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 115-120.

10 John A. De Novo, “A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913”, *The Business History Review*, Vol. 33, No. 3, (Autumn, 1959), s. 303.

Osmanlı Hükümeti'nden bir demiryolu imtiyazı elde etmek o tarihlerde, çok yönlü bir strateji izlemeyi gerektiriyordu. Çünkü Jön Türk Devrimi'nden sonra, demiryolu imtiyazı gibi önemli konularda Babıâli ve Saray, tek karar mercii olmaktan çıkmış, farklı siyasal gruplara bölünmüş olan Meclis-i Mebusan hesaba katılması gereken bir aktör haline gelmişti. Ayrıca II. Meşrutiyet dönemi hükümetlerinin uygulamalarında her zaman "perde gerisi"ndeki İttihat ve Terakki faktörünü dikkate almak gerekir. Meclis-i Mebusan'da temsilcileri bulunsa da cemiyetin "arka plan"daki kadrosunun hem Meclis-i Mebusan'daki üyeleri hem de hükümet üzerinde belirleyici bir etkisi vardı. Tüm bunların yanı sıra "hürriyetin ilanı"ndan sonra muazzam bir çeşitliliğe ve baskı gücüne erişen Osmanlı basınını da dikkate almak gerekmektedir. Osmanlı basını, hem siyasal çevrelerdeki gelişmeleri haber veriyor, aynı zamanda sütunlarında uluslararası alandaki rekabetin küçük bir temsilini sunuyordu. Nitekim Chester grubunun demiryolu imtiyazı elde etmeye çalıştığı süreçte Osmanlı basınında, projenin lehinde veya aleyhinde olan grupların ortaya çıktığı ve bu konuda karar alma süreçlerini etkilemeye gayret ettikleri görülecektir.

Amerikalı bir grubun Mezopotamya bölgesinde bir demiryolu imtiyazı elde ederek demiryolunun geçtiği güzergâhtaki yer altı kaynaklarına sahip olma niyetini ortaya koyan Chester projesi, süreç içinde revize edilmiş ve ilk halinden farklı bir noktaya evrilmiştir. Ancak Osmanlı Hükümeti'nin önüne gelen ilk başvuruda; Asi nehrinin bir noktasından doğuya doğru Fırat nehrine kadar uzanan bir hat inşa etmekten söz ediliyordu. Ayrıca, Asi nehrinde yeterli derecede derin bir liman inşa edilememesi halinde söz konusu noktadan başlayarak sahili takiben İskenderun'a kadar uzanan bir başka hattın inşası için de "teminatsız" olarak imtiyaz isteniyordu. "Amerika bahriyesi amiralliğinden mütekaid Mister Chester tarafından" yapılan bu başvuruyu değerlendiren Osmanlı Hükümeti, 11 Şubat 1909 tarihinde; "*şirket-i mezkure vekili tarafından vuku bulan teklifin mahiyeti layıkıyla anlaşılaraq ana göre icabı teemmül ve müzakere olunmak üzere evvel emirde vekil-i mümaileyden tafsilat ve izahat-ı kafiyyeyi havi bir kıta layiha alın*"masına karar verdi¹¹. Ayrıca Osmanlı Hükümeti 1909 Mart'ında Halep ve Beyrut Vilayetlerine gönderdiği talimatla, "Halep ile İskenderun beyninde bir demiryolu güzergâhı tayin etmek maksadıyla" bölgeye gidecek olan Amiral Chester ile oğluna gerekli kolaylığın gösterilmesini istemiştir¹².

Anadolu'da inşa edilecek demiryolları konusu 1909 yazında Meclis-i Mebusan'ın gündemine geldiğinde imtiyaz kovalayanlar arasında Chester grubunun yanı sıra başka isimlerin de olduğu görülüyordu. Konuyla ilgili Nafia Encümeni'nin mazbatasına göre, Samsun'dan başlayarak Sivas üzerinden Diyarbakır'a uzanacak bir demiryolu inşa ederek hattın her iki tarafında kalan yirmi kilometrekarelik alandaki madenleri işletme isteğini dile getiren

11 MV, 124/76.

12 DH. MKT, 2768/75.

başvurular söz konusuydu¹³. Chester grubunun en önemli rakibi olan Amerikan J. G. White and Company'nin temsilcisi Dr. Bruce Glasgow tarafından yapılan bu teklif, yaklaşık 2.500 km uzunluğunda bir demiryolu inşa etme projesiydi. Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, 2 Eylül 1909 tarihli tezkiresiyle, madenlerden yararlanmak şartıyla Anadolu'da demiryolları inşa etmek isteyen Amerikan şirketinin temsilcisi Glasgow ile anlaşma imzalanmasıyla ilgili evrakın Meclis'e sunulduğunu bildiriyordu. Meclis'e sunulan anlaşma taslağında, Osmanlı Hükümeti'nin hiçbir teminatına gerek kalmaksızın, hattın iki tarafında bulunan 20 km'lik alandaki mevcut veya yeni keşif edilecek madenlerin 99 yıllığına şirket tarafından işletilmesi koşuluna bağlı olarak demiryolları inşa edilmesi planlanıyordu. Glasgow'un imtiyaz talebinde, maden yataklarının ve demiryolunun inşa edileceği güzergâhın belirlenmesi için 16 aylık bir sürenin talep edildiği ve bu sürenin sonunda mukavelenin imzalanmasının planlandığı, ayrıca hattın bir metre olarak inşa edilmesinin öngörüldüğü görülmekteydi¹⁴.

Meclis-i Mebusan'ın aynı oturumunda milletvekillerine, Glasgow'un imtiyaz talebinden ayrı olarak Meclis'e başka başvuruların da yapıldığı bildirilmiş ve söz konusu başvurular arasında Chester grubunun temsilcilerinden olan Moore adına yapılan başvurunun yer aldığı da görülmüştür. Chester grubunun başvurusunda Glasgow'unkinden farklı olarak, hattın 1,45 metre biçiminde "geniş" olarak inşasının düşünüldüğü, güzergâhın belirlenmesi için inceleme süresinin 14 ay olarak planlandığı ve madenlerin işletilmesinden elde edilecek gelirin %6'sının Osmanlı Hükümeti'ne verileceği gibi taahhütler yer alıyordu. Osmanlı ülkesinde demiryolu imtiyazı elde etmek üzere yapılan başvuruların milletvekillerine duyurulmasından sonra konunun görüşülmesine geçilirken bu konu etrafında milletvekillerince çeşitli görüşler dile getirilmiştir. Genel olarak milletvekillerinin inşası düşünülen demiryollarının güzergâhı, hatların dar veya geniş olması, maden kaynaklarının işletilmesine izin vermenin doğru olup olmadığı üzerinde görüşler dile getirdikleri görülmekteydi. Ancak böyle önemli bir konuda Meclis'in tatile girmesinden önce acele bir karar alınmasının doğru olmadığı görülmüş olmalı ki bu meselede kesin bir karara varılamamış ve mesele bir sonraki toplantı dönemine bırakılmıştır¹⁵. Fakat durumun aciliyeti de dikkate alınarak, belirlenen ilkeler çerçevesinde Anadolu'da inşa edilecek demiryolları konusunda görüşmeler yürütmek için Osmanlı Hükümeti'ne yetki verilmiştir¹⁶.

13 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 6, İ. Se. 1, (22 Temmuz 1325 tarihli oturum), s. 99.

14 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 6, İ. Se. 1, (7 Ağustos 1325 tarihli oturum), s. 591-593.

15 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 6, İ. Se. 1, (7 Ağustos 1325 tarihli oturum), s. 594-605. Demiryolları ile ilgili Meclis'teki oturumda ilginç tartışmalar da yaşanmıştır. Özellikle İttihatçı milletvekili ve aynı zamanda Tanin gazetesinin başyazarı Hüseyin Cahit Beyin, Nafia ve Ticaret Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi'nin Encümen'e rağmen mukavele için izin istediğine yönelik sözleri Meclis'te gerginliğe neden olmuştur. Gabriel Noradunkyan verdiği yanıtta bakanlığa başvuruların "Eğer bu işimizi yapamazsanız Tanin'e gideceğiz, şikâyet edeceğiz" dediklerini ileri sürmüş ve sözlerinin devamında şunları söylemiştir: "Efendiler! Bilirsiniz ki bugün Nafia Nezaretinin işleri ne kadar müşkildir... Benim memurlarım Tanin matbaasında geziyorlar, oradan talimat alıyorlar. Sermayedaran nasıl emniyet etsin?"

16 "Anadolu'nun Bazı Mahallerinde Demiryolları İnşa ve İşletilmesi İçin Şerait-i Mahsusa ile

2. Chester Projesinin Onay Süreci

20. yüzyılın başında, petrol kaynaklarına yakınlığı nedeniyle uluslararası sermaye çevrelerinde Mezopotamya bölgesine yönelik yoğun bir ilgi vardı ve bu durum, sermayedarlar ve ülkeler arasında rekabeti tetikliyordu. Babiâli'den elde edilecek "kârlı" bir imtiyaz, Batılı girişimciler için yüksek kazançlar anlamına gelmekteydi. Öyle ki The Economist dergisinin İstanbul muhabiri, Pera Palas Otel'i'nin "imtiyaz avcıları" ile dolu olduğunu belirtmekteydi¹⁷. Bu nedenle 1909 yazında iki farklı Amerikan grubunun aynı hatlara yönelik imtiyaz elde etmeye çalışması, doğal karşılanmalıdır. Chester grubuna kıyasla İstanbul'daki Amerikan elçilik görevlileriyle daha yakın ilişkiler kurmayı başarmış olan Glasgow, Osmanlı mebusu Dr. Pastırmacıyan'dan da destek görmekteydi. Chester projesinin en önemli rakibi olan Glasgow, Amerikan elçiliğinden yardım görenek veya Chester grubuyla ilgili dedikodular yayarak rakibini imtiyaz mücadelesinde saf dışı bırakmaya çalışmıştır¹⁸.

İki Amerikan şirketi arasında Mezopotamya'daki petrol bölgesine uzanan bir demiryolu imtiyazı elde etmek için rekabet yaşanırken bu mücadeleden, Osmanlı Hükümeti'nin talep ettiği koşullara en uygun öneride bulunan ve Babiâli üzerinde nüfuzunu kullanabilen şirketler zaferle ayrılacaktı. Öte yandan Amerikalıların Doğu Anadolu ve Mezopotamya'da demiryolları inşa ederek ekonomik bir avantaj sağlama girişimleri, uzun yıllardır bu bölgelere yönelik niyetler besleyen İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya gibi ülkelerin de dikkatini çekmiştir. Özellikle de Chester projesinin Halep-İskenderun arasında bir hat kurma önerisi, Almanların ünlü Berlin-Bağdat hattına yakınlığı nedeniyle hoş karşılanmamıştır¹⁹. Bu nedenle İstanbul'daki Alman elçiliği, diplomatik yollarla ve Jön Türklerle kurulan ikili ilişkiler sayesinde Chester projesini baltalamak için ellerinden geleni yapmaya başladı.

Osmanlı Hükümeti, Anadolu'da inşa edilecek demiryolları için ortaya çıkan talipler arasından en uygun olanı seçmek için şirketlerle görüşmeler gerçekleştiriyordu. Babiâli için en önemli noktalardan birisi, söz konusu hatları inşa etmek için grupların yeterli sermayeye sahip olup olmadığının saptanmasıydı. Glasgow, vekalet ettiği sermayedarların muteber olduğunu kanıtlamak için Londra'daki Osmanlı elçiliğinin araştırma yapmasını isterken ve bu konuda kendine güveni ortaya koyarken, Osmanlı Hükümeti nezdinde Chester grubunun mali gücü kuşkuluydu. Bu nedenle kendisinden yeterli sermayeye sahip olduğunu kanıtlaması bekleniyordu. Osmanlı Devleti'nin Londra elçiliğinin Glasgow'un mali gücü hakkında yaptığı araştırmalar sonucunda, grubun hatları inşa edebilecek yeterli mali güce sahip olmadığı kanısı oluştu²⁰.

Akd-i Mukaveleye Mezuniyeti Mutazammın Heyet-i Ayan Kararnamesi", *Düstur*, Tertib-i Sani, C II, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329, s. 663-664.

17 "Young Turkey and the New Loan", *The Economist*, 24 Eylül 1910, s. 595.

18 Can, *a.g.e.*, s. 129-131.

19 De Novo, *a.g.m.*, s. 303-304.

20 Hüseyin Cahit, "Anadolu'da Yeni Şimendüferler", *Tanin*, 11 Mart 1910, s. 1.

Chester grubu, yıl sonuna doğru daha cazip şartlar önererek Glasgow'un girişimini bertaraf etmeyi ve imtiyaz mücadelesinde ön plana geçmeyi başardı. Çünkü Chester grubu, Osmanlı Hükümeti'nin talep ettiği geniş hatlı bir demiryolu, hattın iki tarafından 20 yerine 10 km'lik bir alanda söz sahibi olmak gibi şartları kabul etmişti. Grup ayrıca 1909 Kasım'ında "Ottoman-American Development Company" isimli bir şirket kurarak başvurusunun ciddiyetini ve mali gücünü ortaya koymuş oldu²¹.

Chester grubunun Osmanlı Hükümeti nezdindeki imtiyaz arayışına Amerikan Dışişleri Bakanlığı da müdahil oldu. Projeyi Amerikan girişimlerinin Ortadoğu'daki gelişimi için bir fırsat olarak gören Amerikan Dışişleri, Babıâli'yi ikna edebilmek için çeşitli kolaylıklar göstermeye hazır olduğunu ortaya koydu. Nitekim Amerikan Dışişleri Bakanı Knox, Washington'daki Osmanlı işgüderi Ahmet Rüstem Bey'e, hükümetinin Chester imtiyazına verdiği önemi belirten yazılı bir not takdim etmiştir. Knox, imtiyazın gruba verilmesinden sonra Türk gümrük resimlerinin %4 oranında arttırılmasına karşı koymayacaklarını da ifade etmiştir. Bunun yanında Amerikan Dışişleri Bakanlığı da Osmanlı Hükümeti'nin adli reformlarla ilgili yeterli garantiyi vermesi halinde adli kapitülasyonları gözden geçirmeğe hazır olduğunu da açıklamıştır²².

Osmanlı temsilcileri ile Chester grubu arasında süren müzakereler, 1910 Mart'ında ön anlaşmaya varılmasıyla sonuçlandı²³. Grup, bir iyi niyet göstergesi olarak İstanbul'daki bir bankaya 20.000 bin lira yatırdı²⁴. Anadolu'da inşa edilecek demiryolları konusunda atılan bu önemli adım, Osmanlı basınında farklı değerlendirmelere konu oldu. Bir Amerikan grubunun Anadolu demiryolları işine girmesi, "büyük güçler"in arasındaki rekabete alışkın olan Osmanlı basınına ilk etapta şaşkınlıkla karşılandı. İttihat ve Terakki karşıtı tutumuyla bilinen Yeni Gazete, Chester projesine yönelik olumsuz tutumunu ön anlaşmanın imzalanmasından önce belli etmişti. Gazete, projenin Osmanlılar açısından siyasi ve ekonomik sorunlar doğuracağını ileri sürüyor ve Sadrazam Hakkı Paşa'ya böyle bir "hatayı" yapmamasını telkin ediyordu²⁵. Chester projesi karşıtı tutumunu sonraki günlerde de sürdüren Yeni Gazete²⁶, "Biz Anadolu Amerikan şimendüferini petrol menbalarını ele geçirmek, bu menabi köreltmek, (Standard Oil Company)nin hisse senedatını varta-i sükuttan halas etmek için aranılmış, düşünölmüş bir teşebbüs" olarak değerlendiriyoruz demektedir²⁷.

Sabah gazetesinde Diran Kelekyan, anlaşma çerçevesinde Amerikalı şirkete Anadolu'daki madenleri işletme hakkı verilmesi konusunu ele almıştı. Ona göre Belçika'nın iki buçuk katından biraz daha küçük bir alanla ilgili maden

21 Can, *a.g.e.*, s. 131, 133.

22 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu*, Ant Yay., İstanbul, 1970, s. 149.

23 "Railways in Turkey", *Financial Times*, 16 Mart 1910, s. 7.

24 De Novo, *a.g.m.*, s. 309.

25 "Anadolu Amerikan Şimendüferi", *Yeni Gazete*, 24 Şubat 1910, s. 1.

26 "Glasgow - Chester Projesi", *Yeni Gazete*, 4 Mart 1910, s. 3.

27 "Belagat ve Erkam ve Anadolu Amerikan Şimendüferi", *Yeni Gazete*, 8 Mart 1910, s. 1.

işletme hakkı 20 yıl boyunca Amerikan şirketine verilecekti. Amerikalıların söz konusu alandaki madenleri işletmesi ülke yararına olabilirdi, ancak şirketin maden işletmesine girmeme olasılığı da dikkate alınmalıydı. Ona göre şirket tarafından "... petrol ticaretinin ahval-i mahsusasına nazaren işletilmemekte ... menfaat görülmesi ihtimal dahilinde"ydi²⁸. İttihatçı milletvekili ve Tanin gazetesinin başyazarı Hüseyin Cahit ise bu konuyla ilgili Osmanlı basınında yer alan eleştiri ve yorumları masaya yatırmaktaydı. Genel olarak, Anadolu'da inşa edilecek demiryolları konusunda hükümetin kararına destek olan Hüseyin Cahit, demiryollarının bölgenin ekonomisine katkı yapacağını belirtiyordu. Ayrıca "*Bahusus memleketimiz öteden beri yalnız bir nevi sermayedarların icra-yı faaliyetine müsait bir memleket halinde bulunduğu için şimdi bunların arasına kuvvetli bir Amerika sermayesinin sokulması pek nahos telakki edilecektir*" diyerek basındaki eleştirilerin nedenleri üzerinde durmaktaydı. Ona göre bir gazetede dile getirilen, bu anlaşma sayesinde bütün Anadolu hazinelerinin Amerikalılara geçeceği ve Amerikalıların siyasi emeller besledikleri biçimindeki savlar, "abuk sabuk"tu²⁹.

Chester grubu ile Osmanlı temsilcileri arasında bir ön anlaşmaya varılmış olsa da anlaşmanın geçerlik kazanabilmesi için Sadrazam Hakkı Paşa ile Meclis'in onayına ihtiyaç vardı. Ancak Sadrazam Hakkı Paşa, anlaşmayı onaylamıyor ve bu durum proje konusunda Osmanlı Hükümeti'nde görüş birliği olmadığını açığa çıkarmış oluyordu. Sadrazam'ın ön anlaşmaya onay vermemesinde, büyük devletlerden gelen "talep veya baskı"ların etkisi olduğunu söylemek olanaklıdır. Zira, İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar çeşitli gerekçelerle Chester'ın girişimlerini yakından takip ederek her fırsatta değişik hatlara muhalefet ediyorlardı³⁰.

Chester projesine yönelik farklı tutum ve davranışlar, Osmanlı basınında da gözlemlenebiliyor, proje lehinde veya aleyhinde değerlendirmelerin gazete sütunlarına yansdığına şahit olunuyordu. Osmanlı basınının II. Meşrutiyet'in ilk yıllarındaki etkinliği dikkate alındığında bu yayınların, hükümet üzerinde ciddi bir etkisi olduğunu söylemek olanaklıdır. Genel olarak Chester projesine olumlu yaklaşan İttihat-Terakki yanlısı Tanin gazetesi, zaman zaman Almanların projeye yönelik muhalefetine ilişkin haberler yayınlamaktaydı. Alman elçisi Baron Marschall'ın Sadrazam ile görüşmesini haberleştiren Tanin, "Chester projesinin Şura-yı Devletçe tedkikatı ikmal ve isabeti tasdik edildiği ve artık yapacak hiçbir muamele kalmadığı halde" incelenmek üzere bu kez de Orman ve Maadin Nezareti'ne gönderilmesinde bu "mülakatın" etkisi olduğunu belirtiyordu. Gazeteye göre, "*Mesail-i iktisadiyenin mesail-i siyasiyeden madud olması ve diplomatlara zemin-i muhavere teşkil etmesi devresi anlaşılın henüz nihayet bulmamış*"tı³¹. Tanin gazetesi Chester projesine destek verirken İttihat-

28 D. K., "Anadolu'da Şimendüfer İnşaatı", *Sabah*, 12 Mart 1910, s. 1.

29 Hüseyin Cahit, "Dikkatli Davranalım", *Tanin*, 14 Mart 1910, s. 1.

30 Can, *a.g.e.*, s. 137.

31 "Almanyalılar ve Chester Projesi", *Tanin*, 3 Haziran 1910, s. 3.

Terakki karşıtı tutumuyla bilinen Sada-yı Millet gazetesi ise projenin iyi niyet taşımadığına vurgu yapmaktaydı. Gazeteye göre, projeye talip olan “mezkûr sendikanın başlıca maksadı Anadolu’nun en büyük servet-i tabiiyesini teşkil eden madenleri ele geçirmek”ti. Projeye ilgili mukavele ve şartnamenin Şura-yı Devlet maliye dairesinde görüşüldüğü sırada bir ret oyuna karşı diğer üyelerin olumlu oy verdiğini belirten gazete, projeye ret oyunu veren kişinin Fransa’da mühendislik eğitimi almış olan Yusuf Razi Bey olduğunu belirtiyordu. Amerikan projesinin bir çeşit “blöf” olduğunu ileri süren Sada-yı Millet, Belçikalı bir sendikanın daha uygun koşullara sahip olan önerisinin Osmanlı Hükümeti’nce dikkate alınması çağrısını yapmaktaydı³².

“Dış” etkenlerin yanı sıra Osmanlı yönetimi ile Chester grubu arasında da çeşitli konularda görüş ayrılıkları veya tam olarak açıklığa kavuşturulmamış noktalar mevcuttu. Bu durum projenin hayata geçirilmesine engel oluşturmaktaydı. Bu konuyla ilgili bir arşiv belgesinden anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı Hükümeti, Chester grubu ile imzalanan ön anlaşmanın incelenmesi için bir komisyon oluşturmuş ve komisyon konuyla ilgili görüşünü Babıâli’ye iletmişti. Söz konusu komisyonun görüşünü 25 Haziran 1910 tarihinde hükümete ileten Babıâli Hukuk Müşaviri, “... acizleri dahi imtiyaz-ı mezburun itası takdirinde bazı esbab-ı ahdiyeden naşi husule gelecek müşkilat hakkında nazar-ı dikkat-ı aliye-i sadaretpenahilerinin celbini vazife ad” eylediğini belirterek konuyla ilgili görüşlerini aktarmaktaydı. Müşavire göre Osmanlı Devleti ile Amerika arasında 1830 yılında imzalanan anlaşmaya göre, Osmanlı ülkesinde Amerikan vatandaşları suç işlemleri halinde kendi elçi ve konsolosları “marifetiyle” yargılanabilmekteydiler. Osmanlı Devleti ile Amerika arasında bu konudaki anlaşmazlığın sürüp gittiğini hatırlatan müşavire göre, yanlış bir yorum nedeniyle Osmanlı ülkesinde adaletin sekteye uğraması doğru değildi. Ona göre “... mücrim Amerikalıların cezasız ve serbest kalmalarını yahut konsolosları vesaitiyle memleketten çıkarılıp bu suretle takib-i kanuniyeden vareste bırakılmaları halkımızca su-i teessürati mucip ve türlü nümayiş ve galeyanlara sebep olmakta”ydı. Bu konuyla ilgili Kudüs ve Trablusgarp’ta yaşanan olayları örnek gösteren müşavir, 1830 tarihli anlaşmanın Osmanlılar açısından yaratabileceği olası tehlikelere dikkat çekiyordu. Bu nedenle müşavire göre ya yeni bir protokolle 1830 tarihli anlaşma yeniden yorumlanmalı ya da “hükümet-i seniye-yi teminen daha faideli bir itilaf akdine muvafakat etmedikçe kumpanyaya imtiyaz itasından imtina edilmesi yahut hiç olmazsa kumpanyanın Amerika’dan celp ve istihdam edeceği adamların memalik-i Osmaniye’de en ziyade nail-i müsaade millet muamelesinden fazla bir şey talebine hakkı olamayacağını mutazammun olarak yedlerine sefaretten bir vesika verilmesinin” sağlanmasını öneriyordu³³.

Chester projesine yönelik tüm bu belirsizliklerin sonucunda Meclis-i Mebusan 28 Haziran 1910 tarihinde projeye ilgili bir karara varmadan çalışmalarına

32 “Chester Projesi”, *Sada-yı Millet*, 14 Mayıs 1326 (27 Mayıs 1910), s. 4.

33 HR.HMŞ.İŞO, 200/29; HR.HMŞ.İŞO, 64/16.

ara vermiş, bu durum henüz onaylanmayan projenin kaderinin bir sonraki yasama dönemine bırakılmasına neden olmuştu. Meclis-i Mebusan'ın anlaşmayı onaylamadan tatile girmesi, projeye destek verenlerde büyük bir hayal kırıklığı yaratırken projenin geleceğine ilişkin şüpheleri güçlendirmişti. Amerikalılar bu "yenilgi"nin ardındaki temel faktörün, Sadrazam Hakkı Paşa üzerinde büyük bir etkisi olan Almanlar olduğunu düşünüyorlardı³⁴. Ancak bu durumda projenin kabul edilmesi halinde ortaya çıkabilecek sorunlara ilişkin Osmanlıların kaygılarının rolü de dikkate alınmalıdır. Chester projesine onay verilmesi halinde meydana gelebilecek hukuksal, ekonomik ve daha önemlisi siyasal problemler, Balkanlardaki sorunlarla ve Girit meselesiyle meşgul olan Osmanlı Hükümeti'ni zor durumda bırakabilirdi. Bu nedenle Sadrazam Hakkı Paşa Hükümeti, projenin onaylanma sürecini uzun bir zaman dilimine yayarak hem muhataplarının ciddiyetini sorgulamak hem de Amerikalılarla yürütülecek görüşmeler sayesinde kapitülasyonlar konusunda "kazanım"lar elde etmek istemiştir.

3. Chester Projesi Meclis-i Mebusan'da

Chester grubu, projenin onaylanmaması nedeniyle hayal kırıklığına uğrasa da konuyla ilgili diplomatik faaliyetlerini sürdürmüştür. Osmanlıları ikna etmek ve projeye dair Almanların muhalefetini etkisiz kılmak isteyen Chester grubunun Amerikan yönetiminden daha fazla destek görmesi gerektiği ortadaydı. Ancak aynı süreçte ABD'nin İstanbul'daki temsilcilerinin sık sık değişmesi, Osmanlılarla kurulacak diplomatik ilişkileri zafiyete uğratıyordu.

Amerikan yönetimi, Dışişleri bakan yardımcılarında Wilson'ı 30 Eylül 1910 tarihinde olağanüstü yetkilerle Türkiye'ye göndererek Chester projesine desteğini göstermiş oldu. 21 Ekim'de İstanbul'a ulaşan Wilson, 5 Kasım'da Sultan Mehmet Reşat ile de görüşme olanağını elde etti³⁵. Görüşme sırasında Amerikan yönetiminin Osmanlılarla ilgili iyi dileklerini ileten Wilson'a Sultan Reşat, Amerikan heyetinin gelişinden duyduğu memnuniyeti ifade etmiştir³⁶. Amerikan heyeti kısa bir süre sonra, onurlarına verilen bir yemekte Sadrazam Hakkı Paşa'yla da görüşmüştür³⁷. İstanbul'da bulunduğu süre zarfında Chester'ın altından kalkamayacağı bir işe girişmiş olabileceği kanısına varan Wilson, bu konuda temkinli olunması gerektiğini düşünüyordu. Ancak Wilson yine de Sadrazam, Dahiliye Nezareti, Nafia Nezareti, Maliye ve Harbiye Nezaretleri arasında mekik dokuyarak Amerikan Hükümeti'nin Chester projesine verdiği önemi anlatmıştır³⁸.

34 De Novo, *American Interests and Policies in the Middle East 1900-1939*, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963, s. 72.

35 Çavdar, *a.g.e.*, s. 150.

36 "Huzura Kabul", *Tanin*, 6 Teşrin-i sani 1910, s. 2.

37 "Ziyafet", *Tanin*, 9 Teşrin-i sani 1910, s. 2.

38 Can, *a.g.e.*, s. 143-144.

Projenin onaylanması için yürütülen tüm diplomatik çabalara rağmen Chester projesi Meclis-i Mebusan'ın yeni yasama yılında da ana gündem maddelerinin dışında kaldı. Bu durumda, kabinede yaşanan değişikliklerin yanı sıra projeye yönelik "iç ve dış" muhalefetin rolü de bulunmaktaydı. Ayrıca Osmanlı temsilcilerinin Chester grubuyla yürüttüğü mukavelename görüşmeleri, projenin milletvekillerinin karşısına çıkmasını geciktirmekteydi. Projenin Meclis-i Mebusan'da görüşme tarihi yaklaştıkça Osmanlı basınında Chester projesi lehindeki yayınların çoğaldığı görülmekteydi. Dönemin en ünlü dergilerinden birisi olan ve Ahmet İhsan Beyin [Tokgöz] yönetimindeki Servet-i Fünûn dergisi, bir sayısında projeyi tanıtan bir başyazıya, ayrıca fotoğraf ve haritalara yer vermiştir. Proje hakkında ayrıntılı bilgilere yer veren dergiye göre "sendikanın Dersaadet vekilleri Mösyö Chester ile meşhur Colt revolver esliha fabrikası müessisleri Mösyö Colt" tu. Projenin hiçbir nakdi teminat olmadan inşa edileceğini belirten dergi, "Eğer bu şerait dairesinde Chester projesi mevki-i füle çıkarsa memleketimiz için fevkalade büyük fevaid-i iktisadiye temin olunacağı" nı ileri sürüyordu³⁹. Osmanlı basınında proje lehinde yayınlar yapılırken dış basında ise Almanların projeyi engellemek için uğraşlarına yer verilmekteydi⁴⁰.

Chester projesinin Meclis-i Mebusan'da görüşüleceği gün yaklaştıkça, Osmanlı Hükümeti de projenin kabulü halinde ortaya çıkabilecek muhtemel sorunlarla ilgili hazırlıklarını tamamlamaktaydı. Projenin hayata geçmesi durumunda, maden yataklarının araştırılması için yürütülen çalışmalar sırasında gün yüzüne çıkarılacak eski eserlerin durumunun ne olacağı konusu bu muhtemel sorunlardan birisiydi. Bu nedenle, proje çerçevesinde ortaya çıkacak "asar-ı atikanın tamamen ve külliye müzeye teslimi tabii ise de bilahire müşkilat ve ihtilafata mahal kalmamak üzere gerek bu cihetin gerek hattın iki tarafında kumpanyanın daire-i imtiyazına girecek arazide asar-ı atika taharrisi o babdaki nizamname mucibince münhasıran müzenin hakkı olup kumpanyanın bir guna müdahalesi caiz olmayacağıının imtiyaz şartnamesine derc ve tasrihi" için adımlar atılmaktaydı⁴¹. Nitekim Osmanlı Hükümeti, Chester grubu ile uzlaşılacak mukavele metnine hattın geçeceği güzergâhta ortaya çıkabilecek eski eserlerin Osmanlı yasalarına tabi olacağına ilişkin bir ifade eklenmesini sağlayarak eski eserlerin ülke dışına çıkarılmasını engellemeye çalışmıştır⁴².

Uzun süren diplomatik görüşme ve pazarlıkların sonrasında Chester Projesi mukavelename layihası, bu konuya ilişkin hazırlanan Sadaret tezkiresi sayesinde 27 Mayıs 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan'ın gündemine gelmiş ve konuyla ilgili görüşmelere başlanmıştır⁴³. Meclis-i Mebusan'ın gündemine gelene kadar çeşitli değişikliklerden geçen kesin sözleşmeye göre ana hat, Harput'tan başlayarak Ergani, Bitlis ve Van'a kadar uzanacaktı. Ana hat, bir kol üzerinden

39 "Chester Projesi", *Servet-i Fünûn*, 21 Nisan 1327 (4 Mayıs 1911), s. 578.

40 "Turkish Railways", *The Times*, 7 Mart 1911, s. 5.

41 BEO, 3897/292259.

42 MF.MKT, 1173/65.

43 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 7, İç. Se. 3, (14 Mayıs 1327 tarihli oturum), s. 214.

Yumurtalık'a, diğer kolla da Musul-Kerkük ve Süleymaniye'ye bağlanabilecekti. Ayrıca hatlar dar hat (1.05) olarak inşa edilecekti. İmtiyaz süresi 99 yıl olacak ve hükümet 30 yıl sonra imtiyazı geri alma hakkına sahip olabilecekti. Ayrıca şirketin memur ve işçilerini Osmanlı vatandaşları oluşturacak, hattın her iki tarafındaki 20'şer km'lik alanda keşfedilmiş veya edilmemiş bütün madenler şirkete bırakılacaktı⁴⁴.

Konunun Meclis-i Mebusan'da görüşülmesi sırasında ilk olarak söz alan Üsküp Mebusu Necip Draga Bey, ilgili encümen üyesi olarak öncelikle Chester projesinin safahatını özetleyen bir konuşma yapmıştır. Mevcut layihanın Gabriel Noradunkyan Efendi'nin Nafia Nazırı olduğu dönemde görüşülen layihadan farklı olduğunu belirten Draga Bey'e göre, en önemli fark, hattın geniş veya dar olmasıyla ilgiliydi. Glasgow ve Chester arasındaki rekabete değinen Necip Draga, Chester'ın geniş hat yapma teklifiyle ön plana çıktığını belirtiyor, ancak hükümetin maden arama ve çıkarma hakkını bir kişiye vermeyi Maden Kanunu'na uygun bulmadığını belirtiyordu. Ona göre hattın her iki yanındaki 20'şer km'lik alandaki madenleri işletme hakkı daha önceki koşullarda kendisine verilmediği için Chester da geniş hat yerine dar hat inşa etme restini çekmişti. Geniş hat inşasının, teminatsız olarak yapılmasını hükümetin olası görmediğini ifade eden Necip Draga Bey, bu nedenle hattın dar olmasını hükümetin de kabul ettiğini belirtmekteydi. Necip Draga Bey'e göre söz konusu hattı devletin kendisinin yapması halinde 1540 km'lik güzergâhın 15 milyon liralık bir masrafı ortaya çıkıyordu. Hattın geniş olarak inşa edilmesi durumunda maliyetin üçte bir oranında arttığını belirten Draga Bey, değişikliğe uğramış olan mukavelenin mevcut durumuyla ülkenin yararına olduğunu ifade etmiştir⁴⁵.

Necip Draga Beyin sonrasında çeşitli milletvekilleri söz alarak konuyla ilgili görüşlerini dile getirdiler. Tartışmaların daha çok, hattın geniş veya dar olması ya da Chester'ın ciddiyeti konusunda yoğunlaştığı görülmekteydi. Milletvekillerinin genel olarak geniş hattan yana tavır aldıklarına ve projeye ilgili şüphelerini dile getirdiklerine şahit olunmuştur. Örneğin Kütahya mebusu Hasan Tahsin Efendiye göre, Anadolu'daki mevcut hatlar geniş olarak inşa edilmişti ve Chester projesiyle yapımı düşünülen hatlar diğerleriyle uyum göstermezse umulan fayda sağlanamazdı⁴⁶. Proje kapsamında Chester grubuna Anadolu'nun madenlerini arama ve işletme hakkının verilmesini doğru bulmayan milletvekillerinin de bu konudaki itirazları dile getirdikleri görülmekteydi. Tokat Mebusu İsmail Paşa'ya göre "Bu, memleketi Çester'e teslim etmek" anlamına geliyordu⁴⁷. Meclis'teki görüşmeler sırasında proje lehinde görüş bildiren milletvekillerinden birisi olan Diyarbakır Mebusu Feyzi Bey, demiryollarının bölgenin kalkınmasına sağlayacağı katkıya değinerek dar hat

44 Mustafa Malhut, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları 1908-1914*, İlkin Ozan Yay., Antalya, 2011, s. 99-100.

45 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 7, İç. Se. 3, (14 Mayıs 1327 tarihli oturum), s. 229-232.

46 *A.g.e.*, s. 232.

47 *A.g.e.*, s. 237.

inşasının önünde herhangi bir engel olmadığını belirtiyordu. İstanbul Mebusu Krikor Zohrap Efendi'ye göre ise Chester'la daha önce varılan anlaşmadan farklı bir mukavele ortaya çıkmıştı. Bu nedenle "ibtida başka şekilde müracaat eden ve sonra kendi teklifini şu şekilde tadil eden bu adamın ciddiyetinden şüphede, Meclisi Mebusanın hakkı var" dı⁴⁸.

Chester projesiyle ilgili tartışmalar, Meclis'in 1 Haziran 1911 tarihli oturumunda da devam etti. Ancak Meclis-i Mebusan'ın tatile girecek olması nedeniyle bazı milletvekillerinin böyle önemli bir konuda karar alınmasını doğru bulmadıkları ve projenin görüşülmesinin yeni yasama dönemine bırakılmasını istedikleri görülmekteydi. Nitekim Mamuretülaziz Mebusu Asım Bey, Chester projesinin 20 milyon liralık bir meblağa karşılık geldiğini belirterek "Bu, sel önünden çöp kapar gibi. Niçin istical ediyoruz? Gelecek seneye kalsın, herkes fikrini izah etsin" önerisinde bulundu⁴⁹. Konunun görüşülmesinin ertelenmesini isteyen milletvekillerinin talebinden sonra söz alan Sadrazam Hakkı Paşa ise Meclis'in zamanı olması halinde kendisinin hazır olduğunu belirterek açıklamalarda bulunabileceğini ifade etti. Sadrazam Hakkı Paşa konuşmasında, bu konunun kendisinin önüne geçen yıl geldiğini belirtmiş ve önceki süreçle ilgili bilgisinin olmadığını ifade etmiştir. Konunun uzaması konusunda en önemli nedenin Amerika ile Osmanlı Devleti arasındaki suçluların yargılanmasına ilişkin devam eden anlaşmazlık olduğunu belirten Hakkı Paşa, bu sorunun çözümlenmesi gerektiğini hem Amerikan büyükelçisine hem de olağanüstü temsilci olarak Türkiye'ye gelen Wilson'a söylediğini ifade etmiştir. O süreçte Chester ile görüşmelere ara verildiğini belirten Hakkı Paşa, Amerikan elçiliği ile Hariciye Nezareti arasında bu konuda görüşmelerin sürdüğünü de beyan etmiştir. Bu konunun çok önemli olduğuna dikkat çeken Hakkı Paşa, "Hülasa, o babda Sefaretle Hariciye Nezareti arasında itilafı tam hasıl olmadan Şimendifer Hattı Mukavelenamesi İradei Seniyyeye arz olunmayacaktır" ifadesini kullanmıştır. Proje konusunda bir gecikmenin olduğunu kabul eden Sadrazam Hakkı Paşa, bu konudaki sorumluluğu üzerine almayacağını belirterek ortada bir anlaşmazlığın olduğunu ve bu anlaşmazlığın sonuçlarını daha da kötüleştirmenin uygun olmayacağını ifade etmiştir⁵⁰.

Sadrazam Hakkı Paşa'nın projeye ilgili görüşmelerin ertelenmesini ima eden sözlerinin ardından, milletvekilleri daha önce verilmiş olan önergeler gündeme gelmiş ve Chester projesi görüşmelerinin ileri bir tarihe ertelenmesi oylamaya sunulmuştur. 138 milletvekilinin katıldığı oylama sonucunda, 64'e karşılık 74 oyla "Şarki Anadolu Demiryolları mukavelenamesi meselesinin" ileri bir tarihe ertelenmesine karar verilmiştir⁵¹.

48 A.g.e., s. 239.

49 Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, D. 1, C. 7, İç. Se. 3, (19 Mayıs 1327 tarihli oturum), s. 467.

50 A.g.e., s. 469-470.

51 A.g.e., s. 471-472, 487-488.

Chester projesinin 1911 yazında da Meclis-i Mebusan'dan onay alamamış olması, proje yetkililerini şaşkınlığa sevk etmişti. Hatta Chester ve ekibi, projeden vaz geçme noktasına dahi gelmişti. Ancak İstanbul'daki Amerikan Dışişleri yetkililerinin yüreklendirmesiyle yeni yasama döneminde projenin onaylanabileceğine dair umutlarını korumaya çalıştılar. Fakat şirket içinde yaşanan anlaşmazlıklar ve projenin Meclis-i Mebusan'da bir türlü onaylanmaması, bazı şirket yetkililerini projeden çekilme isteklerini daha güçlü biçimde seslendirmeye yöneltti. Bu süreçte Osmanlı Devleti ile İtalya arasında Trablusgarp savaşının başlaması, projenin Meclis-i Mebusan'da görüşülmesini geciktirecek bir gelişme olarak görülmekteydi⁵².

Şirket yetkililerinin de tahmin ettiği gibi, Trablusgarp'ta yaşanan savaş, Meclis'in tüm dikkatini celp etmiş ve proje ancak Kasım ayının sonuna doğru Meclis'in gündemine gelebilmiştir. Trablusgarp savaşına ek olarak 1911 Kasım'ında Hürriyet ve İtilaf Fırkası'nın kurulması, ayrıca Chester projesine pek olumlu yaklaşmadığı bilinen Hakkı Paşa Hükümeti'nin yerini 1911 Eylül'ünde Sait Paşa kabinesinin alması, siyasal süreçleri etkileyen önemli gelişmelerdi. Bu koşullarda projenin Meclis-i Mebusan'dan geçmesi, daha da güçleşmişti. Nitekim proje Meclis'in gündemine geldiğinde şirketin hiçbir temsilcisi İstanbul'da bulunmuyordu. Hatta şirket, Meclis'in açılmasından kısa bir süre sonra, imtiyazın elde edilmesi için yatırdığı depoziti çekmek istemiştir⁵³.

20 Kasım 1911 tarihinde konu Meclis'in gündemine geldiğinde milletvekilleri, konu üzerinde farklı görüşler dile getirdiler. Projeye ilgili önceki oturumlarda da söz alan Üsküp Mebusu Necip Draga Bey meseleyi özetleyen bir konuşma yaparak projenin onaylanması veya bölgedeki madenlerin karşılık gösterilerek yeni bir şirketin aranması seçeneklerini ortaya koydu⁵⁴. Necip Draga Beyden sonra söz alan Nafia Nazırı Hulûsi Bey ise, demiryolu imtiyazı vermenin önem ve sorumluluğuna dikkat çekerek Chester projesinde yaşanan değişiklikleri özetlemiştir. Görüşmeler sırasında konunun maden yataklarının işlenmesi meselesine gelmesi üzerine söz alan Orman ve Maadin ve Ziraat Nazırı Sinapian Efendi, Maadin Nezareti Hukuk Müşaviri olduğu dönemde bu projeye ilgili olumsuz görüş belirttiğini ifade ederek projenin var olan Maden Nizamnamesi'ne uygun hale getirilmesi gerektiğini savunduğunu açıklamıştır⁵⁵. İstanbul Mebusu Halaçyan Efendi de projede yer alan maden yataklarının çıkarılması ve işletilmesi meselesi hakkında açıklamalarda bulunarak bu konuyla ilgili Babıâli'de kurulan komisyonun görüş ayrılığına düştüğünü hatırlatıyordu⁵⁶.

52 De Novo, *a.g.m.*, s. 321-323.

53 Çavdar, *a.g.e.*, s. 151-152.

54 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 1, İç. Se. 4, (7 Teşrinisani 1327 tarihli oturum), s. 519-525.

55 *A.g.e.*, s. 528.

56 *A.g.e.*, s. 533.

Projeyle ilgili tartışmalar Meclis'in 22 Kasım tarihli toplantısında da devam etmiştir. Oturumda söz alan Nafia Nazırı Hulûsi Bey, şirket yetkilileri ile Babıâli temsilcileri arasında devam eden güzergâh konusundaki görüşmelere değinmiştir. Ona göre şirket, hattın Süveydiye'den geçmesini istediği halde hükümet demiryolunun Yumurtalık'a inmesini önermiş ve Sivas-Yumurtalık arasında inşası düşünülen hat için oluşacak farkı hükümetin ödemeyi taahhüt ettiğini açıklamıştı. Anadolu'dan geçecek hatların keşfi için bölgeye heyet gönderildiği hakkındaki iddiayı yalanlayan Hulûsi Bey, "*Bendeniz, çabuk yapılırsa da, dar taraftarı değilim*" diyerek bu konudaki tavrını ortaya koymuştur. Milletvekillerinden gelen sorular üzerine açıklamalarını sürdüren Hulûsi Bey, hattın geniş yapılması halinde ortaya çıkacak masrafın 5 milyon lira olduğunu ifade etmiş ve projenin inşasının maliyetini ve Osmanlı Hükümeti'ne yüklediği sorumluluğu rakamlarla açıklamıştır. Hulûsi Bey konuşmasının sonuna doğru, bölgedeki maden yataklarının araştırılması için şirkete verilen iki yılın sonundaki çekilme hakkının Osmanlı Hükümeti'ne de tanınması gerektiğini savunarak araştırmanın şirket tarafından değil de hükümet tarafından yapılması önerisini getirmiştir⁵⁷. Chester projesine muhalif olan milletvekillerinden Halep mebusu Ali Cenani Bey ise konuşmasında proje çerçevesinde bazı gereksiz hatların inşasının söz konusu olduğunu ve Anadolu'daki madenler üzerinde şirkete son derece geniş imtiyazlar tanındığını ileri sürmüştür⁵⁸.

Chester projesine ilişkin Meclis-i Mebusan'da tartışmaların sürdüğü ve projeye karşı çeşitli eleştirilerin dile getirildiği bir dönemde Hüseyin Cahit Bey, Tanin'deki köşesinde projeyi savunma gayreti içinde görünüyordu. Bu konunun uzun uzadıya hükümeti ve Meclis'i meşgul edecek bir konu olmayıp hemen çözümlenmesi gereken bir mesele olduğunu ileri süren Hüseyin Cahit, "*hükümetin bunu iki sene savsakla*" dığından söz etmekteydi. Projenin Anadolu'ya sağlayacağı katkıya değinen Hüseyin Cahit, "*Bu şerait dairesinde teklif olunan bir şimendüfer inşası keyfiyetinin nasıl olup da itiraz davet edebileceğini bizim zihnimiz ihata etmiyor*" demekteydi. Yazısının devamında projeye ilişkin itirazları çürütmeye çalışan Hüseyin Cahit, "*Bu şimendüfer inşası için bir para verecek miyiz? Hayır. O halde, daha ne istiyoruz? Şimendüferden bu sermayedarlar kâr edecekler mi ki bize üste para vermelerini isteyelim? Bu da hayır. O halde neden çekiniyoruz? Madenlerden*" demekteydi. Ona göre madenler konusundaki kaygılar da doğru değildi. Çünkü proje sayesinde madenler de işletilecek ve Osmanlı Hükümeti demiryollarının yapımının yanı sıra ikinci bir kazanç daha sağlamış olacaktı⁵⁹.

Hüseyin Cahit'in Tanin'deki bu iyimserliğini, Meclis-i Mebusan'daki milletvekilleri paylaşmıyorlardı. Proje 26 Kasım'da yeniden görüşülmeye başlandığında, mesele imtiyaz talebinin geri çekilmesi noktasına evrilmişti.

57 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 2, İç. Se. 4, (9 Teşrinisani 1327 tarihli oturum), s. 27-31.

58 *A.g.e.*, s. 31-32.

59 Hüseyin Cahit, "*Chester Projesi*", *Tanin*, 26 Teşrin-i sani 1911, s. 1.

Daha önce Nafia Nazırı olarak da görev yapmış olan İstanbul Mebusu Hallaçyan Efendi, proje mukavelesinin hükümet tarafından savunulmadığını gerekçe göstererek projeyi geri çekilmiş olarak değerlendirdiğini ifade etti. Hallaçyan Efendi'den sonra söz alan Nafia Nazırı Hulûsi Bey, "*Ne için Meclis-i Alinizin kıymettar olan zamanı beyhude zayi olsun? Tayin-i esami ile rey'e konsun. Eğer benim reyim ekseriyet kazanırsa, eğer benim teklifim kabul olursa pekala; kabul olunmazsa, o halde bununun mesuliyyet-i maneviyyesini Meclis-i Âliniz kabul ediyor demektir. O halde Nafia Nazırı sıfatıyla buna iştirak edemem. Bittabi bu mukavele namemizi bu suretle imza edecek başka bir Nazır ararsınız*" diyerek proje mukavelenamesinin oya konulmasını istedi⁶⁰. Nafia Nazırı Hulûsi Beyin kesin sözlerle var olan mukavelenameye karşı olduğunu ortaya koyması, Meclis-i Mebusan'da projeye karşı bir atmosferin oluşmasına neden olmuş, ancak İstanbul Mebusu Krikor Zohrap Efendi, yaptığı konuşmayla Chester projesine ilişkin bir karar alınmasının gerekliliğine vurgu yapmıştır. Zohrap Efendiye göre, "*Devletin böyle mühim bir kıt'asının hayatına taalluk eden bir bahsi sıkboğmağa getirerek kapatmak doğru değil*" di. Erzurum Mebusu Pastırmacıyan Efendi de projeye ilgili uzun konuşmasında, zaman zaman Nafia Nazırı Hulûsi Beyle söz dalaşına da girerek, mukavelenameye ilişkin eleştirilere yanıt vermeye çalışmıştır⁶¹.

Chester projesine dair Meclis-i Mebusan'da tartışmalar sürerken Meclis dışından da projeye karşı eleştiriler dile getirilmekteydi. Örneğin Osman Nuri ve Ziya imzalarıyla İstanbul'dan Sadaret'e çekilen bir telgrafta, Chester projesinde söz konusu olan madenlerden Keban madeninden nasıl yararlanılacağı soruluyor ve Chester'ın yaptıracağı demiryollarına yalnızca Ergani madeninin hasilatının yeteceği ileri sürülüyordu. Bu telgrafı 23 Kasım 1911 tarihli bir yazıyla Nafia Nezaret'i'ne ileten Sadaret, gereğinin yapılması emrini vermişti⁶².

Kısa bir süre önce iktidara gelmiş olan Sait Paşa Hükümeti (30 Eylül 1911) Chester projesi konusunda, Meclis içi ve dışından gelen baskılar karşısında projeye ilişkin tavrını belirlemeye çalışmaktaydı. Özellikle Nafia Nazırı Hulûsi Beyin Meclis'te yapmış olduğu konuşmalarda projeyi savunmaması ve mukavelenin hedef haline gelmesine seyirci kalması, kabineyi de ilgilendiren bir hal almıştı. Bunun üzerine Sadrazam Sait Paşa, yaklaşık üç yıldır Meclis'i meşgul eden bu konu hakkında daha fazla bilgi edinebilmek için 26 Kasım 1911'de Nafia Nezaret'i'ne gönderdiği bir emirle "*Chester layihası heyet-i sabika zamanında Meclis-i Mebusan'a verilmekle muhteviyatına heyet-i cedide azasının malumatı olmadığından bunda hükümetin dahi hak-ı ihtiyarı muhafaza olunduğuna dair bir kayd olup olmadığıнын telgrafla ışıarı*" nı istedi. Aynı gün Nafia Nazırı Hulûsi imzasıyla gelen yanıtta, "*Chester layihasında hükümetin hak-ı ihtiyarı muhafaza olunacağına dair bir kayd yoktur*" denilmekteydi. Ayrıca Hulûsi Bey, projenin geri çekilerek yeniden görüşülmesi uygun olsa da projenin geçirmiş olduğu

60 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 2, İç. Se. 4, (13 Teşrinisani 1327 tarihli oturum), s. 48.

61 *A.g.e.*, s. 54-58.

62 BEO, 3968/297540.

safhalar ve “gerek mebusin-i kiramdan ve gerek hariçten birçok zevatın suret-i mahsusada icra edegelmekte oldukları takibat” nedeniyle Meclis-i Mebusan genel kurulunda görüşülmesi tamamlanmadıkça geri çekme önerisinde bulunmayı ülke çıkarlarına uygun bulmadığını söylemekteydi⁶³. Görüldüğü gibi Nafia Nazırı Hulûsi Bey, projenin geri çekilmesi gerektiği düşüncesinde olsa da gelen baskılar nedeniyle bu konuda adım atmaktan çekinmekteydi.

Meclis-i Mebusan’ın bayram tatili nedeniyle görüşmelere ara vermesinden sonra Chester projesi, 11 Aralık 1911 tarihinde yeniden Meclis’in gündemine geldi. Ancak üç yıldan fazla bir süredir kesin sonuca bağlanamayan ve o sıradaki hükümetin de desteğini alamayan proje, Meclis’te adeta “sahipsiz” durumdaydı. Bu nedenle milletvekillerinin projeye ilişkin şüphelerini ortaya koydukları görülmüyordu. Meclis’teki görüşmede konuyla ilgili yeniden söz alan Nafia Nazırı Hulûsi Bey, demiryollarının geçeceği güzergâhtaki maden arama çalışmalarına hükümetin de katılabilmesi gerektiğini savunarak projenin geneline ilişkin kaygılarını dile getirdi. Hulûsi Bey konuşmasının sonunda mukavelenamenin geri çekilmesi önerisinde bulunmuş, İstanbul Mebusu Hallacyan Efendi’nin “*Bu talebinizi, namı âlinize mi yapıyorsunuz, yoksa Kabine namuna mı?*” sorusuna “*Sadrazam Paşa hazretlerine sordum*” diye yanıt vermiştir. Ancak benzer bir soruyu İttihatçı Mehmet Cavit Beyin de sorması üzerine “*Sadrazam Paşa Hazretlerine arz ettim, bunu geri alalım, bir tezkere veriniz de Reis Beyefendiye takdim edeyim dedim. Kendileri de, yarın gel de görüşelim, tezkereyi yazarız dediler. Geç vakitti ben de buraya geldim. Esasına, Sadrazam Paşa Hazretleri muvafakat buyurmuşlardır*” diyerek proje mukavelenamesinin geri çekilmesi konusunda hükümetin bilgisi olduğunu tekrarlamıştır. Bu gelişme üzerine Meclis-i Mebusan Reisi Ahmet Rıza Bey, projeye ilgili görüşmelerin Sadarettin gelecek tezkereye kadar ertelenmesini oylamaya sunmuş ve Chester projesi görüşmelerinin ertelenmesi kararı alınmıştır⁶⁴.

Projenin Meclis-i Mebusan’da ertelenmesi, Chester grubu için büyük bir hayal kırıklığı oldu. Kararın alındığı aynı gün Amerikan elçisi, Sadrazama şirketin depoziti çektiğini ve imtiyaz girişimi ile ilgili başvurusunu geri almak istediğini bildirmiştir⁶⁵. Her ne kadar Chester projesi Osmanlı Meclisi’nden onay alamasa da Amiral Chester pes etmemiş ve 1912 yılı başlarında şirket içindeki yeni düzenlemelerden sonra Amerikan Dışişleri’ne yardım talebiyle yeniden başvurmuştu. Hatta Chester grubu, yeni ortaklar bulmaya çalışarak mali gücünü de artırmaya gayret etmiştir⁶⁶. Amerikan basınında görüşmelerin yeniden başlayacağına dair haberler⁶⁷ yer alsa da projenin hayata geçirilmesi için yürütülen tüm bu çabalar sonuçsuz kalmıştır.

63 BEO, 3968/297580.

64 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, D. 1, C. 2, İç. Se. 4, (28 Teşrinisani 1327 tarihli oturum), s. 48.

65 Çavdar, *a.g.e.*, s. 152.

66 Can, *a.g.e.*, s. 154.

67 “Reconsider American Plan”, *The New York Times*, 23 Şubat 1912.

4. Hulûsi Beyle Pastırmacıyan Efendi'nin Chester Projesine Dair Söz Düellosu

1912 yılına gelindiğinde Chester projesi, üç yıldan fazla bir süredir Osmanlı bürokrasisinden destek görmeyerek hayata geçirilememiştir. Bu süre zarfında çeşitli hükümet ve bakanlar, projeye dair farklı tutumlar takındılar. Ancak proje mukavelenamesinin geri çekilmesinde Nafia Nazırı Hulûsi Beyin ortaya koyduğu tavır, son derece etkili olmuştur. Buna karşın Hulûsi Bey, kısa süre sonra Sait Paşa Hükümeti'nde yaşanan değişiklikler sırasında yerini koruyamadı. 3 Ocak 1912'de açıklanan yeni kabine listesinde Nafia Nezaretî'ne Krikor Sinapian Efendi'nin atandığı görülmüştür. Bu değişiklikte, yabancı imtiyazlarına karşı yerli girişimcilerden ve sermayedarlardan yana bir siyaset izlediği düşünülen Hulûsi Beyin yabancı yatırımcıları endişelendirmiş olmasının da etkisi vardı. Sinapian Efendi'nin bu endişeleri gidermek için göreve getirildiği bilinmekteydi⁶⁸.

Yeni kabinenin gündem maddeleri arasında, Chester projesine ilişkin nihai bir karara varmak da bulunmaktaydı. Çünkü hükümet, ekonomik getirisinin yanı sıra askeri bakımdan da beklenti içinde olunan Şarki Anadolu demiryollarının bir an önce inşasından yanaydı. Bu nedenle uzun süredir Meclis-i Mebusan'ı meşgul eden Chester projesiyle ilgili nihai bir karar verebilmek ve böylece aynı bölgeyle ilgili diğer önerileri dikkate almak düşüncesindeydi. Nitekim Harbiye Nezaretî tarafından Sadaret'e gönderilen 25 Ocak 1912 tarihli bir tezkirede "*Chester projesinin cihet-i nafia ve askeriyeden müşterek bir komisyon tarafından tetkikiyle menafi-i memleket nokta-i nazarından en nafi görülecek hususatin takriri ve bunun için lüzum ve münasip görülecek mevaddın Chester vekili ile de müzakere edilerek muvafakati alınmak şartıyla Chester projesine bir şekl-i katiyyet verilmesi münasip olacağı*" düşüncesi iletilmişti⁶⁹. Sadaret'ten Harbiye Nezaretî'ne gönderilen 22 Şubat tarihli yanıtta ise, Chester projesiyle ilgili incelemelerde bulunmak üzere oluşturulmuş olan komisyonun iki toplantı gerçekleştirdiği bildiriliyor ve üçüncü toplantıda ise konuyla ilgili bir karara varılmasının beklendiği ifade ediliyordu⁷⁰.

Osmanlı Hükümeti'nin Chester projesine ilişkin kararını vermeye çalıştığı günlerde basında bu konuyla ilgili büyük bir söz düellosu başladı. Tartışmanın tarafları, kısa bir süre öncesine kadar Nafia Nazırı olan Hulûsi Bey ile Erzurum Mebusu Pastırmacıyan Efendi'ydi. Pastırmacıyan Efendi'nin, Hulûsi Bey'e hitaben gazetelerde yayınlamış olduğu açık mektubu ve Ermenice yayın yapan Azadamard gazetesinde yer alan bir makale, tartışmanın fitilini ateşlemiştir. Bu çağrı üzerine Hulûsi Bey, Chester projesine ilişkin bilgi ve

68 Aykut Kansu, *İttihadçıların Rejim ve İktidar Mücadelesi 1908-1913*, İletişim Yay., İstanbul, 2016, s. 285-286.

69 BEO, 3996/299662.

70 BEO, 4006/300413.

görüşlerini, İkdâm gazetesinin ilk sayfasında “Chester Projesi’nin Safahatı” başlığıyla günlerce süren bir yazı dizisinde yayınlamaya başladı. Daha sonra ise Pastırmacıyan Efendi, Hulûsi Beyin savlarına karşı görüş ve eleştirilerini yine aynı gazetede yayınlamış, son olarak Hulûsi Bey yeniden kendini savunma gayreti içerisine girmiştir. Trablusgarp savaşının bütün şiddetiyle sürdüğü ve Osmanlı kamuoyunu meşgul ettiği günlerde, o sırada en çok okunan gazetelerden birisi olan İkdâm gazetesinin bu konuya ilk sayfalarında yer ayırmış olması, projenin siyasal çevrelerdeki etkisini hâlâ sürdürdüğünü kanıtlamaktaydı.

Hulûsi Bey konuyla ilgili ilk yazısında, projenin geri çekilmesi sürecinde Meclis’e yalan söylediği ve Sadrazam Sait Paşa’nın tezkiresinde olmamasına rağmen bu konuyu Meclis gündemine getirdiğine dair Azadamard gazetesinde çıkan eleştirilere yanıt veriyordu. Azadamard gazetesine göre⁷¹ Sadrazam Sait Paşa, Chester projesinin Meclis-i Vükela’nın bilgisi dışında geri çekildiğine dair bir tezkereyle Meclis’i bilgilendirmişti ve gazete bu nedenle Hulûsi Beyin Divan-ı Âli’ye verilmesini istemekteydi. Hulûsi Beye göre kendisi hakkındaki bu iddialar, Chester projesine karşı olmasından kaynaklanıyordu ve amaç ise projeye karşı olanlara göz dağı vermektir. Yeni kabinede yer almamasını Sadrazam ile kendisi arasındaki görüş ayrılığına bağlayan Hulûsi Bey, “Chester’cılar” olarak isimlendirdiği grubun, projeye muhalefeti nedeniyle bakanlıktan alındığına ilişkin savlarını ise kendisi açısından bir şeref unsuru olarak gördüğünü söylemekteydi⁷².

Pastırmacıyan Efendi’nin Amerikan sermayesini Türkiye’ye kendisinin çekmeyi başardığına ilişkin iddiasını yalanlayan Hulûsi Bey⁷³, Chester dışındaki taliplilerin, özellikle de Avrupa sermayesinin bu süreçte yıpratıldığına dikkat çekmiştir⁷⁴. Pastırmacıyan Efendi’nin Glasgow’un imtiyaz talebi sürecindeki rolüne değinen Hulûsi Bey, ona birtakım eleştiriler yöneltiyordu⁷⁵. O süreçte Pastırmacıyan Efendi’nin Glasgow’un, İzmit Mebusu Müfit Beyin ise Chester projesinin lehinde propaganda yapmaya çalıştığını hatırlatan Hulûsi Bey, petrolün borularla deniz kıyısına ve oradan da gemilerle taşınmasının demiryollarına nazaran daha hızlı ve güvenilir olduğunu ileri sürmekteydi⁷⁶. Chester’ın mali gücünü kanıtlamak için Karneci şirketinden gelen bir telgrafı sunduğunu belirten Hulûsi Bey, oysa ünlü sermaye grubunun projeye ilgisinin olmadığını ortaya çıktığını ifade etmiştir⁷⁷. Projenin spekülasyona açık olması nedeniyle konuya şüpheyle yaklaştığını belirten Hulûsi Bey, Chester’ın 100 milyonluk sermayesi karşısında ikna olduğunu, ancak mukavelenamenin

71 Azadamard gazetesini yönetimi, Hulûsi Beye yönelik eleştirilerini Sabah gazetesinde yayınladıkları bir değerlendirmeye sürdürmüştür. “Anadolu Şimendüfer Projesi ve Hulûsi Bey”, *Sabah*, 11 Ocak 1912, s. 4.

72 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi”, *İkdâm*, 8 Kanun-ı sani 1912, s. 1.

73 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi’nin Safahatı”, *İkdâm*, 11 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

74 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi’nin Safahatı”, *İkdâm*, 13 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

75 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi’nin Safahatı”, *İkdâm*, 15 Kanun-ı sani 1912, s. 1.

76 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi’nin Safahatı”, *İkdâm*, 17 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

77 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi’nin Safahatı”, *İkdâm*, 19 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

Babiâli'ye tesliminde aldanmış olduğunu fark ettiğini ifade ediyordu. Ayrıca Sadrazam Hakkı Paşa'nın madenlerin şirkete ihalesinde hata gördüğünü belirterek değişiklik istediğini ifade eden Hulûsi Bey⁷⁸, Harbiye Nezaret'i'nden gelen 15 Mayıs 1327 (28 Mayıs 1911) tarihli, hatların geniş olarak inşa edilmesiyle ilgili tezkereyi de okuyucularla paylaşıyordu. Buna göre Harbiye Nezaret'i'nden gelen belgede, "... Sivas'tan Erzurum'a ve Sivas'tan Harput'a müntehi olacak hatların geniş olarak inşası takarrür ederek şu vechle bütün Garbi Anadolu demiryollarıyla aktarma icrasına mahal kalmaksızın Şarki Anadolu hatlarına geçmek imkanı taht-ı temine alınmış olmasına nazaren Şimali Anadolu hutut-ı müstakbesini Irak ve Suriye hututuna rabt edecek hutut-ı mühimme-i askeriyeden madud olan Chester projesine dahil hatların dahi aynı vechle geniş olarak inşa olunmaları lüzümü müstağni-i izah bulunmuş"tu. Ayrıca bakanlığa göre, söz konusu hatların geniş olarak inşası konusunda devletçe gerekli olan mali fedakârlık da yapılmalıydı⁷⁹.

Projenin iki yılda geniş hattan dar hatta dönüştüğü, dar ve geniş hatlar arasındaki farkın da Osmanlı Hükümeti'ne yüklendiğine dikkat çeken Hulûsi Bey, projenin ortaya çıkaracağı masrafı ayrıntılı hesaplamalarla ortaya koyuyor⁸⁰, "Chester'cılar" tarafından kendisinin "Bağdat şirketi" yanlısı olmakla itham edildiğini ifade ediyordu⁸¹. Hulûsi Bey yazısında, Chester projesinden daha az maliyetli ve ülkeye daha fazla yarar sağlayacak hatlara ilişkin önerilerde de bulunuyordu⁸². Azadamard gazetesinin kendisiyle ilgili suçlamalarını yanıtlayabilmek için Sadaret Müsteşarlığı'na başvurarak bazı belgeler istediğini vurgulayan Hulûsi Bey, kendisine gerekli belgelerin verilmediğini belirtiyor⁸³, ayrıca projenin ertelenmesi ile ilgili Sadrazam ile olan yazışmalarını da okuyucularla paylaşmaktaydı⁸⁴. Proje konusunda Sadrazam ile görüşmeye çalışmasına rağmen bunu başaramadığını ifade eden Hulûsi Bey, ikinci kez gerçekleşen bu durum karşısında bir hakarete uğrayıp uğramadığını dahi düşünmeye başladığını ifade etmiştir⁸⁵. Meclis-i Mebusan'da projenin ertelenmesine karar verildiği gün Meclis-i Vükela'nın toplandığını hatırlatan Hulûsi Bey, Sadrazam Sait Paşa ile aralarında geçen konuşmaya yer vererek mukavelenamenin geri çekilmesiyle ilgili tezkireyi toplantı sırasında kendisine iletildiğini belirtiyordu⁸⁶. Chester projesini genel olarak ele aldıktan sonra Hulûsi Bey, "...Anadolu-i Şarki hututununün münasip görülecek bir şirket-i inşaiye marifetiyle hükümet hesabına inşa ettirilmesi taraftarıyım. Aksi hal hem beyhude masrafı bais, hem de hutut-ı mezkurenin inşasına mani olur" değerlendirmesini yapmaktaydı⁸⁷.

78 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 21 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

79 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 22 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

80 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 24 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

81 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 26 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2.

82 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 31 Kanun-ı sani 1912, s. 1-2; Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 2 Şubat 1912, s. 1-2.

83 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 4 Şubat 1912, s. 1-2.

84 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 6 Şubat 1912, s. 1-2.

85 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 9 Şubat 1912, s. 1-2.

86 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 11 Şubat 1912, s. 1-2.

87 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, "Chester Projesi'nin Safahatı", *İkdam*, 13 Şubat 1912, s. 1-2.

Hulûsi Beyin Chester projesiyle ilgili kendisine yönelik eleştirileri İkdâm gazetesinde yanıtlamasından sonra gazetede bu kez Karakin Pastırmacıyan Efendi konuyla ilgili görüşlerini yayınlamaya başlamıştır. Hulûsi Beyle Meclis-i Mebusan'daki görüşmeler sırasında sık sık karşı karşıya gelen Pastırmacıyan Efendi, yazılarında hem Nafia Nezareti memurlarına hem de eski bakana yönelik suçlamalar yöneltmekteydi. Nafia Nezareti'nin II. Meşrutiyet'in ilanından itibaren ülkeyi kalkındıracak programı uygulamaya geçiremediğini belirten Pastırmacıyan Efendi, istibdat döneminin memurlarının "eski oyunları"nı oynadığını ileri sürüyordu. Ona göre bakanlık memurları, "Mamuretelaiz, Diyarbakır, Bitlis ve Van vilayetlerini payitahta ve limanlara rabt edecek ve ehemmiyet-i siyasiye ve iktisadiyesi ile memlekete meşhur olan Bağdat hattından daha ziyade hıdmeti olacak olan diğer bir projeye karşı üç seneden beri ika-ı müşkilat için var güçleriyle çalış" maktaydılar⁸⁸. Hulûsi Beyin Chester projesini savunanları "Chester'cılar" biçiminde ifade etmesi karşısında Pastırmacıyan Efendi, Bağdat hattı yanlılarını "Bağdatçı" olarak tanımlıyor, kendisinin ise "Anadolucu" olduğunu ifade ediyordu. Doğu illerini başkente bağlayacak bir hat inşa edilmedikçe Bağdat hattının inşasına önem verilmesini doğru bulmadığını belirten Pastırmacıyan Efendi, eski bakanı da "Bağdatçı" olarak tanımlıyordu. Ona göre "... Anadolu-i şimali şebekesinin kuvveden fiile çıkması te'hîr ile zaten zayıf bulunan vesait-i maliyemiz Elhalif-Bağdat şubesinin inşasına tahsis edilerek memleketin menafi-i siyasiye, askeriye ve iktisadiyesi ecnebi bir kumpanyanın menafüne feda ol"muştu⁸⁹.

Pastırmacıyan Efendi'nin Chester projesinin uygulamaya geçirilemeyeşi ile ilgili gündeme getirdiği bir diğer önemli mesele ise projenin siyasi boyutuydu. Şimendüferler İdaresi Müdürü Muhtar Beyin, Meclis'teki Anadolu milletvekillerini etkilediğine dikkat çeken Pastırmacıyan Efendi, "Filhakika bu mesele mevki-i müzakerede bulunduğu günlerde Meclis-i Mebusan koridorlarında kısmen Ermenilerle meskûn olan bu vilayatta mezkûr şebekenin inşasıyla husule gelecek siyasi tehlikelerden yavaş sesle bahs olunmakta idi" demektedir. Ona göre, projenin gerçekleşmesi halinde Amerikan misyonerlerinin herkesi Protestan yapacağı veya "Genç Ermenistan" kurulmasının gündeme geleceği biçiminde iddialar da ortada dolaşmaktaydı⁹⁰. Projenin 1911 Mayıs'ında görüşülmesinin ertelenmesini Ermenilere karşı olan propagandanın etkisine bağlayan Pastırmacıyan Efendi, Hulûsi Beyin projenin geniş veya dar hat olarak inşası halinde ortaya çıkacak mali yüke ilişkin yaptığı hesaplamalarını da hatalı buluyor ve kendi hesaplamalarını okuyucularla paylaşıyordu⁹¹. Avrupa devletlerinin politikaları ile Türkiye'deki demiryolu inşa projeleri arasında büyük bir ilişki olduğunu

88 Sabık Erzurum Mebusu Doktor K. Pastırmacıyan, "Nafia Nezareti'nin Islahı Lüzumu", *İkdâm*, 17 Şubat 1912, s. 2.

89 Sabık Erzurum Mebusu Doktor K. Pastırmacıyan, "Nafia Nezareti'nin Islahı Lüzumu", *İkdâm*, 18 Şubat 1912, s. 1-2.

90 Sabık Erzurum Mebusu Doktor K. Pastırmacıyan, "Nafia Nezareti'nin Islahı Lüzumu", *İkdâm*, 20 Şubat 1912, s. 1.

91 Sabık Erzurum Mebusu Doktor K. Pastırmacıyan, "Nafia Nezareti'nin Islahı Lüzumu", *İkdâm*, 24 Şubat 1912, s. 1-2; "Nafia Nezareti'nin Islahı Lüzumu", *İkdâm*, 26 Şubat 1912, s. 1-2.

belirten Pastırmacıyan Efendi, Rusya ve Almanya arasında imzalanan Potsdam Antlaşması'na⁹² atıf yaparak şu yorumda bulunuyordu: “Bir gün gelip sekiz, on sene sonra şimaldeki komşumuz İran'da ‘emr-i temeddün’ünü ikmal edip her türlü vesait-i nakliyeden mahrum bulunan vilayat-ı şarkiyemizi dahi ‘temeddün’ (!) etmek isterse memlekete ve bütün bu vekayi kaydeden tarihe karşı kim mesul olacaktır?... Bu tehlike-i bedihiyeyi bertaraf etmek için ahval-i mezkurede 1380 kilometrelik bir projeyi tahribe uğratmak muvafık mıdır?”⁹³. Sonuç olarak Pastırmacıyan Efendi, Chester projesinin ertelenmesinde Almanya'nın Rusya ile imzalamış olduğu Potsdam Antlaşması'nın etkisini vurgulayarak bakanlık memurları üzerindeki Alman etkisine dikkat çekiyordu.

Pastırmacıyan Efendi'nin hem kendisi hem de bakanlık memurlarına yönelttiği eleştiriler karşısında Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi Bey, İkdâm gazetesinde yeniden kendisini savunma gayreti içerisine girmiştir. Pastırmacıyan Efendi'nin verdiği istatistiksel verilerin hatalı olduğunu ileri süren Hulûsi Bey⁹⁴, Bağdat hattını da müdafaa etmeye çalışmıştır⁹⁵.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü ve yer altı kaynakları bakımından zengin olan coğrafyaya yönelik 20. yüzyılın başında yoğunlaşan imtiyaz elde etme mücadelesi, uluslararası rekabeti tetikleyen en önemli etkenlerden birisiydi. Avrupalı devletler arasında uzun yıllardır süren bu konudaki çekişmeye Amerikalı bir grubun da katılması, Osmanlıların alışkın olmadıkları bir durumdu. Amerikan sermayesinin demiryolu inşa etme ve karşılığında “petrol bölgesi”ndeki yer altı kaynaklarını kullanma isteğini yansıtan Chester projesi, Avrupalı güçlerden gelen baskıların yan sıra Osmanlı bürokrasisinden kaynaklanan nedenlerle hayata geçirilemedi.

Projenin Osmanlı bürokrasisinden onay alamaması, II. Meşrutiyet'in ilk yıllarındaki siyasi karışıklıklar ve kurulan hükümetlerin uzun erimli programlarının olmamasıyla da ilgiliydi. Proje, başa geçen hiçbir hükümetin desteğini alamadı. Ayrıca dönemin en önemli siyasi aktörü olan İttihat-Terakki'nin, bazı bireysel tutumlar dışında, Chester projesiyle ilgili net bir tavır ortaya koyamadığı da söylenebilir. Projenin Meclis-i Mebusan'daki görüşmeleri

92 Osmanlı toprakları üzerindeki nüfuz alanları konusunda Almanya ve Rusya arasında imzalanan antlaşma. Bağdat demiryolları konusundaki Rus muhalefetinin de bertaraf edildiği bu anlaşmanın tarihiyle ilgili 1910 ve 1911 gibi farklı tarihler verilmektedir. Bilmez Bülent Can, *a.g.e.*, s. 164.

93 Sabık Erzurum Mebusu Doktor K. Pastırmacıyan, “Nafia Nezaretî'nin İslahı Lüzumu”, *İkdâm*, 3 Mart 1912, s. 1-2.

94 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi Münasebetiyle Pastırmacıyan Efendi'nin Makalatına Cevabımız 1”, *İkdâm*, 5 Mart 1912, s. 3.

95 Nafia Nazır-ı Sabıkı Hulûsi, “Chester Projesi Münasebetiyle Pastırmacıyan Efendi'nin Makalatına Cevabımız 2”, *İkdâm*, 8 Mart 1912, s. 3; Chester Projesi Münasebetiyle Pastırmacıyan Efendi'nin Makalatına Cevabımız 3”, *İkdâm*, 10 Mart 1912, s. 4.

sırasında benzer siyasal eğilimlere sahip milletvekillerinin takındıkları farklı tavırlar, böyle önemli bir meselede dahi bir “parti” görüşünün bulunmadığını ortaya koymaktadır. Ayrıca Pastırmacıyan Efendi'nin projenin hayata geçirilememesinin nedenleriyle ilgili dile getirdikleri, Chester projesinin gündem dışına itilmesinde siyasi kaygıların da büyük rol oynadığını ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

I. Arşivler

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
Babıâli Evrak Odası (BOA-BEO),
Meclis-i Vükela Mazbataları (BOA-MV),
Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (BOA-MF.MKT),
Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (BOA-DH. MKT),
Hariciye Nezareti İstişare Odası (BOA-HR.HMŞ.İŞO),

II. Resmi Yayınlar

Düstur, Tertib-i Sani, C. II, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329.
Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi,

III. Süreli Yayınlar

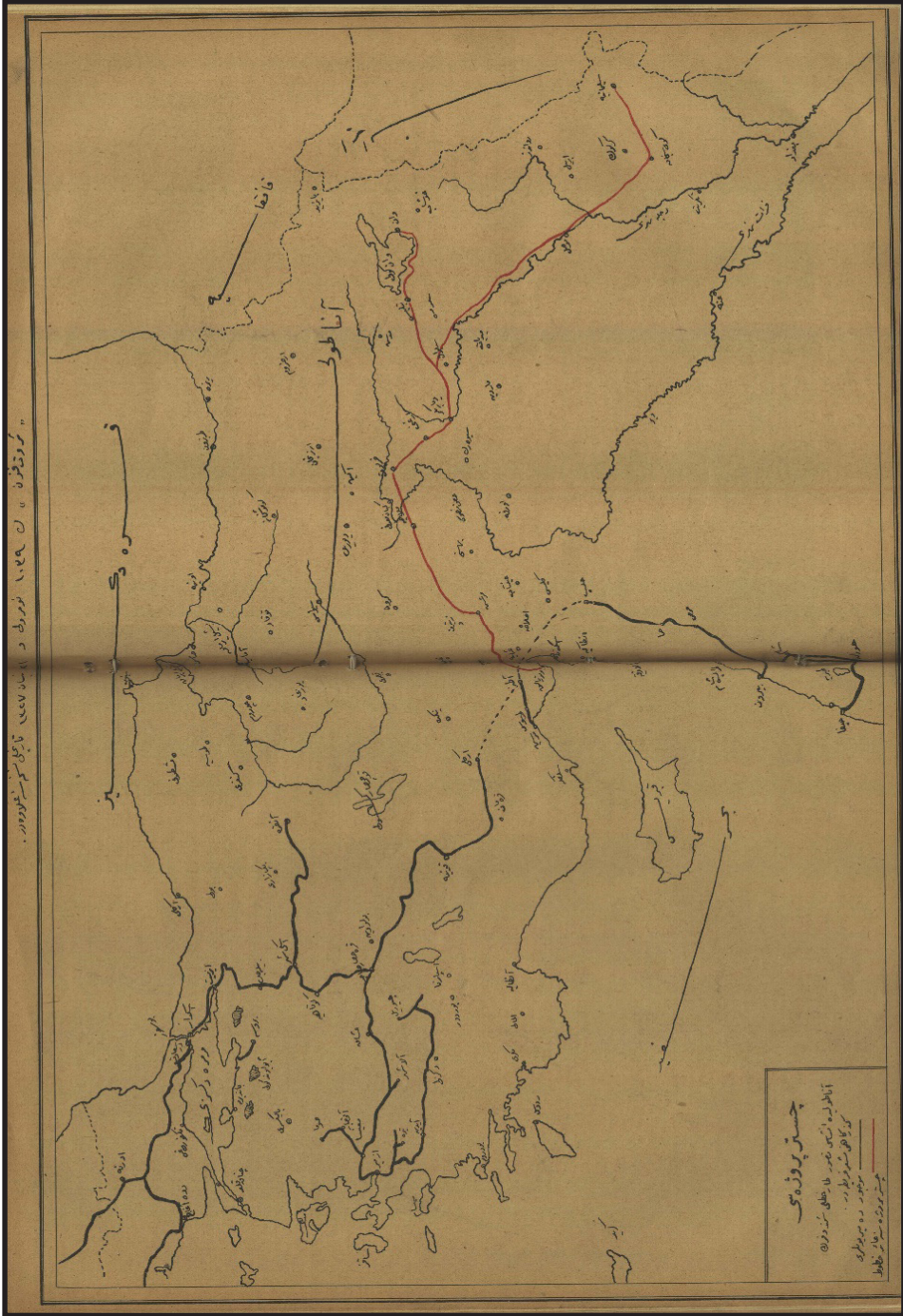
Financial Times
Sabah
Sada-yı Millet
Servet-i Fünûn
Tanin
The Economist
The New York Times
Yeni Gazete

IV. İnceleme Eserler

- CAN, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s.115-120.
- ÇAVDAR, Tevfik, *Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu*, Ant Yay., İstanbul, 1970.
- DE NOVO, John A., "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review*, Vol. 33, No. 3, (Autumn, 1959), s.300-329.
- DE NOVO, John A., *American Interests and Policies in the Middle East 1900-1939*, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.
- ENGİN, Vahdettin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, XIV, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s.825-837.
- ERHAN, Çağrı *Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri*, İmge Yay., Ankara, 2001.
- MALHUT, Mustafa, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları 1908-1914*, İlkin Ozan Yay., Antalya, 2011.
- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yay., İstanbul, 2015.
- ÖZYÜKSEL, Murat, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı*, III, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.670-672.
- PAMUK, Şevket, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yay., İstanbul, 1997, s.193.
- TEZEL, Yahya Sezai, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1970, S 4, s.287-318.

EKLER

EK I: Servet-İ Fünun Dergisine Göre Chester Projesinin Güzergâhı^{96*}



EK II: The New York Times Gazetesinin Chester Projesi ile İlgili Haberi^{97*}

AMERICAN CAPITAL TO OPEN RICE FIELDS IN TURKEY


Extensive Railway Planned Through Country Where Camels Are Now the Only Means of Transportation.



Water Power Hill of Kowas Co. stretches in Asia Minor.

A GREAT RICE FIELD, 100,000 acres in extent, will be opened up in the near future in the province of Kowas, Turkey, where the American Rice Planting Co. has already begun to plant rice. The field is situated in the valley of the Kowas river, and is one of the most fertile in the country. The American Rice Planting Co. has already begun to plant rice in the field, and it is expected that the yield will be very large. The company has also built a large dam on the river, which will provide water for irrigation. The dam is one of the largest in the country, and it is expected that it will provide water for many years to come. The American Rice Planting Co. is one of the largest rice planters in the world, and it is expected that it will continue to expand its operations in Turkey in the future.

everything stands to be lost. The rice, which is now being planted, will be lost if the dam is not built. The dam is one of the largest in the country, and it is expected that it will provide water for many years to come. The American Rice Planting Co. is one of the largest rice planters in the world, and it is expected that it will continue to expand its operations in Turkey in the future.



One Mile Below Great Black.



Gen. Adnan C. H. Çelebi.

Extensive form of Luffice, C. H. and ... (text continues) ...

Gen. Adnan C. H. Çelebi. ... (text continues) ...



Primitive Methods are Still Used in the Old Copper Mines.



Notice of Pay.



Map Showing the Route of Proposed Railway.

Map Showing the Route of Proposed Railway. ... (text continues) ...

EK III: Nafia Nazırı Hulusi Beyin Chester Projesinin Ertelenmesi ile İlgili Sadrazam Sait Paşaya Gönderdiği Telgraf^{98*}

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA)

تاریخ		رقم		موضوع		ملاحظات	
تاریخ	رقم	موضوع	ملاحظات	تاریخ	رقم	موضوع	ملاحظات
1418	141						

نوع	رقم	تاریخ	موضوع	ملاحظات
تاریخ	رقم	موضوع	ملاحظات	
1418	141			

L'état n'accepte aucune responsabilité à raison du service de la télégraphie

N° du dépôt	Nombres des mots	Group	Date du dépôt	Heures	Minutes	Matin ou Soir	Voies	Ind. non taxées
1418	141							

مجلس

مجلس من مدائنه

4. حین لیسنده حکومتک من اجنای محافظ اوله حیفه دار برقیه لیسنده
 اکرم لایحه کتبیانه هئیه جدیده اعضا نیک معلقات اوله لیسنده استدر اوله
 یکنجه مذکره ملاحظه اوله ایدر ده منکره لیسنده کجیده اولرین صفواته دیله
 ایسه ایجده کرک بمعینه کرمه وکرک خا جده برعیده ذواتک عدوتک حضوره
 اجا ایدر کلنده اولرکای تقصیرا نبار مددانه مجلسه معنده هئیه عمومی سنجی
 الحمدی حمل اولرکای استدر نظیفنده لیسنده ملاحظه اولرکای حضوره کی حضوره اولرکای
 هاند ماهیه منکره هئیه عمومی هم اهلکسه اولرکای استدر اولرکای حضوره اولرکای
 اولرکای ده اکل مذکره بابیم ایتیم تقصیر ایدر لایحه اولرکای استدر اولرکای
 لیسنده کی ملاحظه هئیه تقصیر و تقصیرا ملاحظه حضوره اولرکای استدر اولرکای
 معامله منکره تقصیرا ملاحظه ساید قجانه لایحه ساینه بطریقه ساینه
 نافع ناطری
 مجلس

سایت پاشا

OSMANLI ARŞİVİ

BEO

3968 297580 3

Huzur-ı Sami-i Sadaretpenahiye

Chester layihasında hükümetin hak-ı ihtiyarı muhafaza olunacağına dair bir kayd yoktur. Eğerçi layiha muhteviyatına heyet-i cedide azasının malumatı olmadığından istirdad ile yeniden müzekkiresi muvafık-ı usul ise de mezkur layihanın geçirmiş olduğu safahata ve bu iş için gerek mebusin-i kiramdan ve gerek hariçten bir çok zevatın suret-i mahsusada icra edegelmekte oldukları takibata binaen müeddasına Meclis-i Mebusan heyet-i umumiyesince ittila hasıl olmadıkça istirdad teklifinde bulunmağı maslahat ve menafi-i memlekete muvafık görmedim. Halen mahiyet-i mesele heyet-i umumiyece anlaşılmiş ve istirdad hususundaki mahzur bertaraf olmuş ise de ikmal-i müzakere bayram ertesine talik ettirilmiş olmağla isticale mahal kalmadığından bu babdaki malumat-ı çakeranem tafsilen ve şifahen arz-ı husur-ı ali kılınıncaya değin istirdad muamelesinin tehirine müsaade-i samiye-i fehimaneleri şayan buyrulmak babında.

Nafia Nazırı Hulusi

Fi 13 Teşrin-i sani 1327

EK IV: Chester Projesi Dahil ve Haricindeki Madenlerle İlgili Meclis-i Vükela Kararı⁹⁹

<p>جواز کاشتگی</p>		<p>حاضر بولنا نه ذوات فاماك اساسی</p>		<p>سلطانة روم</p>	
<p>مجلس الكشاذی</p>				<p>۱۸۸۰</p>	
<p>تاریخ</p>				<p>شایع</p>	
<p>تاریخ استخراج</p>		<p>آورداق وسطه یومروسى</p>		<p>حصار اولاد</p>	
<p>روى</p>		<p>عبدالله مغفور قالی</p>		<p>حصار اولاد</p>	
<p>نذره اولنا نه ماده متعلق ورتناك لوعيد مخصوصه مالى بايلى اورا با اولد سجا اولد انوروسى مجلس سولسى ارجمى ولفوقالى وى قايچ قطعه اولد</p>					
<p>موضوعه مالى</p>					
<p>جستى روزه سى خارجى قالا محله در معادن خرمى ايجون ذاق لاهجه مستعداننه جوبك دفعه نام مخصوص در روزه خصصه اعصاف حققت تجارته و ذراعت نفعه تنه تبعه تنگه اوزرینه سجا بده افساره جوبك نافع نفعه تنه مالى سجا بده ناسخ تنگه او قوتله</p>					
<p>مكازيف</p>					
<p>مكازيف تنگه در جسته روزه سنى كى خطوط جديده نك برقى مصل دركون سيمانه ده كجيت اوزره افنى مقهور لاهجه بوجاره ده معاده ايجون خصصه اعصاف و مالى مواضه ارج بغداد و بصره و دلاييره نكدر روزه خارجى قالمينه اوزرله معاده تحريته رخصت و بلسنه ناس كوريم ديكى در ميانه لاهجه ذكر اولد جسته روزه سنى حققت مجلى عمى بجر بر دار و برنجيه قدر كرك روزه اذوقه بمله مصل دركون و سجا جوارنه ما معاده كرك نكدر روزه خارجى قالا بغداد و بصره و دلاييره ما معادن تحريته ذراعت و بصره نكدر روزه حققت مجلى عمى بجر در بصره قاره اشفه راجن ناسبه لاهجه اود جايه تجارته و ذراعت نفعه تنه بليغات ايجون نكدر</p>					
<p>علاق</p>					
<p>Handwritten signatures and stamps</p>					
<p>MV 164/77 (2 varak) (2 shif box)</p>					

99 * BOA-MV, 164/77.

28 Cemazeyilevvel 1330 / 2 Mayıs 1328

Hülasa-i Meali

Chester projesi haricinde kalan mahallerde maden taharrisi için vaki olacak müstediyyatın kabulü ve nizamname-i mahsus dairesinde ruhsat itası hakkında Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden meb'us tezkere üzerine sebk eden işara cevaben Nafia Nezareti'nden gelen 10 Nisan 328 tarihli tezkere okundu.

Kararı

Mezkur tezkerede Chester projesindeki hutut-ı cedidiyenin bir kısmı Musul Kerkük Süleymaniye'den geçmek üzere inşası mutasavver olduğundan bu civardaki maden için ruhsatname ita olunmaması muvafık ise de Bağdat ve Basra vilayetleri mezkur proje haricinde kaldığından oralarda maden taharriyatına ruhsat verilmesinde beis görülemediği dermiyan olunmuştur.

Zikr olunan Chester projesi hakkında Meclis-i Umumice bir karar verilinceye kadar gerek proje dahilinde bulunan Musul ve Kerkük ve Süleymaniye civarındaki maden gerek mezkur proje haricinde kalan Bağdat ve Basra vilayetlerindeki madenin taharrisine dair ruhsat verilmeyip mezkur proje hakkında Meclis-i Umumiyece verilecek karara intizar olunması münasip olacağından o vech ile Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne tebligat icrası tezekkür kılındı.