

BİRİNCİ BÜYÜK MİLLET MECLİSİ ANTI - EMPERYALİST MİYDİ? CHESTER AYRICALIĞI

Asistan Yahya Sezai TEZEL

GİRİŞ

Açılışının 50'ci yıldönümünü bu yıl kutladığımız Birinci Büyük Millet Meclisinin sınıfsal yapısı, ve Kurtuluş Savaşı'nın anti-emperyalist bir savaş olup olmadığı, üstünde önemle durulması gereken konulardır. Bu konularda objektif doğrulara varılması için yapılacak her çalışma, Kemalist Devrimi anlamamıza katkıda bulunacaktır. Ancak kanımız odur ki, Kemalist Devrimin değerlendirilmesinde, subjektivist-idealist yaklaşım alışkanlığı, yani olanı, öznel değer ve yargılardan bağımsızca, olduğu gibi değerlendirme yerine, ne olması gerektiği konusundaki öznel değer ve yargıları, nesnel doğrular gibi çevreye yansıtma alışkanlığı, günümüzde de yaygındır.

Biz Birinci Büyük Millet Meclisinin yabancı sermaye konusundaki tutumunu ele aldık. Bundan önceki yazımızda,¹ Meclis İkinci Başkanı Celâleddin Arif Bey'in, İtalyan kapitalistlerinin Ereğli kömür havzasını ele geçirme çabalarındaki işbirlikçi tutumunu, ve bu tutum karşısında Meclisin tepkisini incelemiştik. Bu yazımızda da, Birinci Büyük Millet Meclisince Amerikan kapitalistlerine verilen çok geniş kapsamlı bir ayrıcalığı (imtiyazı) ele alacağız.

Konumuz, 'Chester' gurubuna, 9 Nisan 1923 tarihli ve 327 sayılı kanunla verilen ayrıcalıktır. Chester ayrıcalığı genel hatlarıyla, ülkenin 170,000 kilometre karelik kısmında, her türlü maden ve petrol kaynaklarını ve yapılacak olan demiryollarını ve

(1) TEZEL, (Y.S.); Birinci Büyük Millet Meclisinde Yabancı Sermaye Sorunu - Bir Örnek Olay, S.B.F. Dergisi, C. XXV, Sayı. 1, s. 239 - 251

limanları 99 yıl işletme ayrıcalığı karşılığında, Amerikan kapitalistlerinin ülkede 4,400 kilometre kadar demiryolu ve üç liman yapımını üstelenmesini içeriyordu.

Kanımızca Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarının anti-emperyalist olup olmadığını açıklığa kavuşturacak başlıca olaylardan biri ve belki de en belirleyicisi, Birinci Büyük Millet Meclisinin Amerikan emperyalizmine verdiği bu büyük ayrıcalıktır. Gene kanımız odur ki, Amerikan kapitalistlerinin, göz diktikleri Irak petroleri bölgesinin yeni Türkiye sınırları dışında kalacağı anlaşılınca, işten vazgeçmeleri yüzünden ayrıcalığın gerçekleşmemiş olması, Meclisin böyle bir ayrıcalığı vermesinin önem ve anlamını değiştirmez.

Yazımız Chester ayrıcalığı ile ilgili her belgeyi değerlendirmiş ve her şeyi söylemiş olma savını (iddiasını) içermez. Chester ayrıcalığı ilerde ayrıntılı bir araştırmaya konu olabilir.

I'ci bölümde, ayrıcalık konusunun, Meclisin sözleşmeleri onaylamasından önceki gelişmesi, II'ci bölümde 327 sayılı kanunla onaylanan ve ayrıcalığı yaratan sözleşmelerin incelenmesi, III'cü bölümde ise Büyük Millet Meclisinde ayrıcalık üstünde yapılan tartışmaların derlenmesi ve ayrıcalığın sonu sunulmuştur. Yazı kısa bir genel değerlendirme ile biter.

I. DOĞU ANADOLU DEMİRYOLLARI AYRICALIĞININ BİRİNCİ BÜYÜK MİLLET MECLİSİNCE ONAYLANMASINDAN ÖNCEKİ GELİŞMELER

I. 1. Emperyalizm — Osmanlı İmparatorluğu — Demiryolları

19'uncu yüzyıl sonu ve 20nci yüzyıl başlarında, Amerika Birleşik Devletleri hızlı bir emperyalist gelişme çabasını sürdürmekteydi. Amerikan emperyalizmi bu arada Osmanlı İmparatorluğu'na da el attı. Bu bölgedeki Amerikan ekonomik çıkarları, özellikle tütün ve petrol üstünde yoğunlaşmıştı. Ne var ki, Amerikalıların Orta Doğu petroleri üstündeki emelleri, bu bölgede etkili olan İngiliz ve Alman emperyalizminin çıkarları ile çatışmaktaydı. 1903'de Almanlar, Anadolu'dan Basra Körfezi'ne uzanacak bir demir yolu yapımı ve yolun çevresindeki kırk kilometrelik bir şerit içindeki

maden ve petrol yataklarını işletme ayrıcalığını sağlamışlardı.² Bu 'Bağdat Demiryolu Ayrıcalığı'ndan sonra ise, İngilizler de, özellikle Irak petroleri bölgesine yerleşebilmek için Osmanlı Hükümetini zorlamağa başladılar.

Yabancıların Osmanlı İmparatorluğu üstündeki ekonomik çıkarları ile, İmparatorlukta yabancılar tarafından ayrıcalıklı demiryolu yapımı arasında yakın bir ilişki vardı. Kendiliğinden kapitalizm aşamasına girmemişken, emperyalizm aşamasındaki Avrupa ve Amerika ekonomileri tarafından dünya kapitalist sömürme ağına çekilmiş, örneğin Çin ve Hindistan gibi Osmanlı İmparatorluğunda da demiryolları yapımı büyük öneme sahipti. Bu ülkelerin Avrupa ve Amerika emperyalizmi tarafından etkili bir biçimde sömürülebilmesi, büyük ölçüde, bu ülkelerde para-pazar ekonomisinin yaygınlaştırılmasına dayanıyordu. Bu nedenle iç bölgeler demiryollarıyla limanlara ve böylece Avrupa ve Amerika'daki meropolere bağlanıyordu.

1850'lerle birlikte Avrupalı kapitalistler Osmanlı İmparatorluğunda ayrıcalıklı demiryolları yapımına başladılar. Böylece geçen yüzyılın sonlarına doğru, Edirne, Ankara, Eskişehir, Kütahya, Konya ve Ege bölgesindeki bir çok kasaba, demiryoluyla İstanbul ve İzmir'e bağlanmış oluyordu. Ayrıca Adana'da kısa bir hatla Mersin'e bağlanmıştı. 1903'den sonra da Almanlar, Konya - Basra Körfezi arasında uzun bir hattın yapımına başladılar.

Ayrıcalıklı demiryolu yapımları Osmanlı Hükümetine çok pahalıya mal oluyordu. Avrupalı kapitalistler, yapacakları yolların her kilometresi için Osmanlı Hükümetinden oldukça yüksek işletme geliri inancası (teminatı) alıyorlardı. Hatlar böylece, saptanandan az işletme geliri sağladığında, aradaki fark için her yıl Osmanlı bütçesinden yabancılara önemli tutarlar ödeniyordu.

I. 2 Chester'in ortaya çıkışı

Abdulhamid yönetiminin sonlarına doğru, bu sefer de Doğu Anadolu ve Musul-Kerkük bölgesinin demiryollarıyla donatılmasının sözü edilir oldu. 1908'de, bir Amerikan demiryolu yapım ortaklığı adına iş gören Dr. Glaskow, bu iş için Osmanlı Hükümetine

(2) Ayrıcalığı veren sözleşmenin İngilizce metni için bakınız, 'The Baghdad Railway Convention, 5 March 1903, HUREWITZ, (J.C.); Diplomacy in the Near and Middle East, Vol. I., Princeton, D. Van Nostrand Company, Inc., 1956, s. 252-263

baş vurdu. Yapılan pazarlıklar sonucu hatların Osmanlı Hükümetince kilometre inancası verilmeden yapımı, buna karşılık da hatların çevresindeki kırk kilometrelik şerit içindeki petrol dahil maden yataklarının, demiryollarının işletme ayrıcalığı süresi olan doksan dokuz yıl için, yapımçı Amerikan ortaklığına bırakılması kararlaştırıldı. Ön anlaşma Osmanlı Meclis-i Mebusanında görüşülürken, daha uygun şartlar öneren başka isteklilerin belirlediği görüldü. Meclis 1908'de, karşılığında, yolların işletme ayrıcalığıyla birlikte hatların çevresindeki kırk kilometrelik şerit içindeki petrol dahil bütün maden yataklarının doksan dokuz yıl için yapımçıya verilmesi şartıyla, demiryollarının kilometre inancası verilmeden döşenmesini kararlaştırdı. Ne var ki ilk başvurulanla beraber isteklilerin sayısı yediyi bulmuştu. Bunlardan biri de Amerikan Amiral Colby M. Chester'di.³

Chester, 1870'lerden sonraki Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan mallarına karşı ödenti işi için, 1900 yılında İstanbul'a gönderilen Amerikan savaş gemisinin kaptanıydı.⁴ Bu nedenle kurduğu ilişkilerden yararlanarak, 'Doğu Demiryolları', işindeki diğer isteklileri geride bıraktı ve Osmanlı yöneticileriyle pazarlığa oturdu. İlişkilerini Abdühamid'in kendisine kadar genişletti. Bu Amerikan kapitalist subayından çok hoşlanan Sultan'ın, yeni hatlar için pazarlıklar sırasında Chester'e, «Osmanlı İmparatorluğundaki bütün bayındırlık işlerini alın, ve bunları sizce bu işler için en uygun müteahhitlere dağıtın, yeter ki bu müteahhitler Amerikalı olsun» dediği bilinmektedir.⁵

Pazarlıklar başlayınca, Chester hemen Amerika'daki bazı büyük petrol kapitalistlerinin desteğini kazandı. Öte yandan, bilinçli bir emperyalist genişleme siyaseti izleyen Amerikan hükümeti ve bunun dış işleri bakanı Knox da, ağırlıklarını Chester'den yana kullanmağa başladılar.⁶

(3) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı, 22 Ocak 1339 (1923) tarihli, 'Şarki Anadolu Demiryolları Kanunu' gerekçesi, TBMMZC., Devre I, C. 28, s. 437-438

(4) GORDON, (J.); American Relations with Turkey, Philadelphia, University of Penns. Press, 1932, s. 242-243

(5) GILBERT, (C.); Philadelphia Evening Ledger'de 14 Nisan 1923 günkü yazısına atıf yapan, GORDON, (J.); age., s. 283

(6) FREEMAN, (J.); Dollar Diplomacy, NEARING, (S.) (Birinci yayım, 1925)

New-York, Monthly Review Press, 1966, s. 67

Chester'i amatör bir emperyalist gibi gören İngiliz ve Alman çevreleri önceleri onun çabalarını hafiften aldılar. Ancak kısa bir süre sonra bu çevrelerin kuşkuları çoğaldı. Özellikle Alman 'Bağdat Demiryolu Ortaklığı'nın Osmanlı hükümeti üstündeki karşı baskısı giderek artıyordu. Gene de Chester 1909 da, Osmanlı yetkilileriyle bir ön sözleşme imzalamayı başardı.

I. 3. 1909 - 1911'de Chester ayrıcalığının durumu

Chester'in Bayındırlık Bakanlığıyla imzaladığı ön sözleşme, Şubat 1909'da onay için Başbakanlığa sunuldu. Bu sözleşme, Sivas ile Van arasında, Çaltı, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'den geçen bir geniş ana hat ile, bunu bir yanda bugün Irak'da bulunan Mesul, Kerkük ve Süleymaniye'ye, öte yanda Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdenize bağlayacak yan hatların, ve Yumurtalık ya da Süveydiye'de bir limanın yapımını içeriyordu.⁷ Chester ilerde kurulacak olan Amerikan ortaklığının, bunları, 1908' de Osmanlı Meclis-i Mebusanınca kararlaştırılan ilkelere göre ve ayrıcalıklara karşılık olarak yapacağını üstleniyordu. Ortaklık, ayrıcalık bölgesinde işleteceği maden yatakları için, o sırada yürürlükte bulunan 'Maadin Nizamnamesi'nde belirtilen resmin yarısını ödeyecekti. Ancak ayrıcalık bölgesindeki maden araştırma ve keşiflerini yirmi yıl içinde tamamlaması gerekiyordu.⁸

Osmanlı Başbakanlığı ön sözleşmede pek çoğu ayrıcalık isteklisinin yararına olan değişiklikler yaptı. Şöyle ki, yapılacak yollar normal genişlikte değil dar hat olacaktı. Van'a gidecek hat Sivas yerine Harput'tan başlayacaktı ve Van'a değil Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktı. Ayrıcalıklı ortaklık bu iskeleyi, gölde kuracağı bir gemi işletmesi ile Van'a bağlayacaktı. Akdeniz'de varılacak yerin ve yapılacak limanın Yumurtalık olacağı kesinleşiyordu. Osmanlı hükümeti, Harput'tan Yumurtalık'a incek demiryolunun her kilometresi için yılda 160,000 franklık işletme geliri inancası veriyordu. Gene yapılacak hatların çevresindeki kırk kilometrelik şeritler içindeki bilinen ya da sonradan bulunacak petrol dahil bütün maden yatakları ayrıcalıklıya bırakılacaktı. Üstelik Sivas-Harput arasında yol yapımından vaz geçildiği halde, yol yapılmış gibi, daha önce düşünülmüş hat çevresinde kırk kilometrelik şeritten başka bütün Sivas ve Mamuratülaziz (Elazığ) Vilayetlerindeki⁹ petrol dahil bütün madenler de ayrıcalıklıya bırakılacaktı.

(7) Haritaya bakınız.

(8) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı adı geçen gerekçe, s. 438

(9) Bugünkülerden çok daha geniş olan eski Osmanlı Sivas ve Mamuratülaziz illeri.

Başbakanlığın yaptığı bu değişikliklerden sonra, ön sözleşme 1911'de kesin onay için Meclis-i Mebusana gönderildi,¹⁰ ki, bu safhada önerilen hatların uzunluğu 2000 kilometre kadardı.¹¹

I. 4. Chester'in ilk denemesinin başarısızlığı

Elde ettiği ön sözleşmeye ve 1909'da Amerika'da 600,000 \$ sermayeli, 'The Ottoman - American Developement Company' - Osmanlı - Amerikan Kalkınma Ortaklığını kurmasına karşın,¹² Chester ilk denemesini Birinci Dünya Savaşından önce sonuçlandırmadı. Meclis-i Mebusanda ayrıcalık sözleşmesinin onaylanması için yapılan görüşmeler bir takım nedenlerden uzadı. Onay işi askıda bırakıldı.¹³ Bunda her halde, İngiliz ve Alman çevrelerinin karşı koymaları, Osmanlı hükümetinin pazarlıkları uzatarak Amerikan hükümetini kapitülasyonların kaldırılmasına yanaştırma isteği, ve Doğu'da demiryolları yapımının Ermeni ve Rus sorunları açısından yaratacağı sonuçlar konusundaki endişelerin payı vardı.¹⁴

Önceleri Amerikan hükümeti, her ne kadar Alman emperyalizmiyle dünya ölçüsündeki pazarlığından yararlanarak, 'The Ottoman - American Development Company'ye karşı Alman direnişini büyük ölçüde giderdiyse de, Chester'in sözleşmeyi sonuçlandıramaması üzerine İngiliz ve Alman çevreleri yeniden ön plâna geçtiler.¹⁵

1. 5. İngiliz - Alman Petrol Ortaklığının ortaya çıkışı

Amerikalıların Irak petrollerini elde etmek için ortaya çıkışı, önceleri rakip durumunda olan, İngiliz ve Almanları birbirine yaklaştırdı.

Aralarında 1913'de imzaladıkları bir andlaşmaya göre, bölgeyi İngiliz ve Alman mali sermayesinin 'The Turkish Petroleum Company — Türk Petrol Ortaklığı sömürecekti. İngiliz mali sermayesinin ortaklıktaki payı yaklaşık olarak dörtte üç, Alman mali ser-

(10) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı adı geçen gerekçe, s. 439, ve FEYZİ Bey, Bayındırlık Bakanı; TBMM'de konuşma, 8 Nisan 1923. TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 483

(11) BAYINDIRLIK ENCÜMENİ; Şarki Anadolu Demiryolları Projesi hakkında Mazbata, TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 467

(12) GORDON, (J.); age., s. 259

(13) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı adı geçen gerekçe, s. 439

(14) BAYINDIRLIK ENCÜMENİ; adı geçen mazbata, s. 467

(15) GORDON, (J.); age., s. 260 - 263

mayesininki ise dörtte birdi. Bu anlaşmalardan sonra, İngiliz ve Alman hükümetleri, 'The Turkish Petroleum Company' için gerekli ayrıcalığı koparmak amacıyla, Osmanlı hükümetini gidererek sıkıştırdı. Bunun sonucunda da Haziran 1914'de, yani Birinci Dünya Savaşının çıkmasından hemen önce, Osmanlı hükümeti, adı geçen Ortaklığa Irak petrolleri ayrıcalığını veren andlaşmaya parafını koymuş bulunuyordu.¹⁶

I. 6. Birinci Dünya sonunda Irak petrolleri sorunu

Birinci Dünya Savaşı, Doğu Anadolu ve Musul-Kerkük-Süleymaniye demiryolları ile Irak petrolleri işlerinin sürüncemede kalmasına yol açtı. Savaştan sonra ise, yenik düşen Alman emperyalizmi bölgeden silinmiş oluyordu. 1920 Sévrés andlaşmasına göre Irak Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılmış, ve 'Milletler Cemiyeti' kararıyla İngiliz mandat'sına sokulmuştu. Ayrıca İngiltere ve Fransa'nın 25 Nisan 1920'de San Remo'de imzaladıkları bir andlaşmaya göre, Fransız mali sermayesi, 'The Turkish Petroleum Company'de dörtte bir payla, Alman mali sermayesinin yerine geçti.¹⁷

Bu durum karşısında Amerika'nın tekelci devi 'Standard Oil Company', 'açık kapı' ilkesini öne sürüp, Irak petrollerinden pay istemeğe başladı. Amerika Birleşik Devletleri hükümeti 'Standart Oil'in bu isteğini destekliyordu. Orta Doğu'da Amerikan petrol çıkarlarının engellenmesi, Amerikan Senatosunda da önemli bir konu haline gelmişti. Fransız ve İngilizlerin Irak petrolleri konusunda San Remo'da imzaladıkları andlaşma duyulunca, Amerikan hükümeti, İngiltere hükümetini, 20 Kasım 1920'de protesto etti. Amerikan hükümetine göre San Remo anlaşması, 'açık kapı ilkesi'ni açıkça çığnıyor; sonuç olarak da Amerikan hükümetinin hiç bir zaman göz yummayacağı bir biçimde, Irak petrolleri ayrıcalığını 'The Turkish Petroleum Company'ye veriyordu. Irak petrolleri yüzünden, Amerikan ve İngiliz emperyalizmi arasında çıkan bu çatışma daha da şiddetlenirken, 'Standard Oil' hükümetler arası görüşmeleri atlayarak, Londra'daki İngiliz petrol kapitalistleriyle pazarlığa girişti ve Temmuz 1922'de 'The Turkish Petroleum'la uyuşturdu.

'Standard Oil'in İngilizlerle uyuşması, durumu ilginç bir safhaya sokmuştu. Şöyle ki, Chester'in 'The Ottoman-American De-

(16) BAYUR, (Y.H.); Türk İnkilâp Tarihi, C. II, Kasım III, Ankara, Türk Tarih Kurumu yayını, 1951, s. 360-365

(17) FREEMAN, (J.); age., s. 70
NEARING, (S.)

velopment Company'si ve Savaştan sonra yeniden bu ortaklığı destekleyen bir takım Amerikan kapitalistleri ile, 'Standard', Oil'in de desteklediği 'The Turkish Petroleum Company', Irak petrolerini ele geçirmek için karşı karşıya geldi.¹⁸

I. 7. Kurtuluş Savaşından sonra Chester'in yeniden ortaya çıkışı

Kurtuluş Savaşının kesin bir Türk zaferiyle sonuçlanmasından sonra, 'The Ottoman-American Development Company', yeniden ortaya çıktı. Kasım 1922'de Amiral Chester'in oğlu A. Chester ve A. Kennedy adlı biri Ankara'ya geldiler. Bundan böyle Ortaklık diye anacağımız 'The Ottoman-American Development Company'nin, Savaştan önce ön sözleşmesi yapılmış olan ayrıcalığı yeniden istediğini Büyük Millet Meclisi hükümetine bildirdiler. Ortaklıkta Ankara'nın Bayındırlık Bakanlığı arasında pazarlıklar başladı ve hazırlanan yeni sözleşmeler Ocak 1923'de, onay için Büyük Millet Meclisine sunuldu. Meclis komisyonlarınca yapılan bir takım değişikliklerden sonra,¹⁹ sözleşmeler 8 Nisan 1923'de Meclisde görüşüldü.²⁰ Bir gün sonra yapılan oylamayla, Ortaklıkla imzalanan sözleşmeler, bir kanunla onaylanmış oldu.²¹

II. BİRİNCİ BÜYÜK MİLLET MECLİSİNCE ONAYLANAN SÖZLEŞMELER

II. 1. Genel

Büyük Millet Meclisince onaylanan sözleşmelerin özü şuydu : Ortaklık Türk hükümetinden ne kilometre inancası ne de bir baş-

(18) İbid., s. 70 - 71

(19) «Muvavene-i Maliye ve Nafia ve İktisat Encümenlerince vukubulan teklifat ve talibi imtiyazlarla bilmüzakere tesbit edilen», TBMMZC., Devre I, C. 28, s. 474 - 482

(20) Görüşmeler için bakınız, TBMMZC., Devre I, C. 28, s. 482 - 515

(21) Şarki Anadolu Demiryollarına dair, Kanun no. 397, 9 Nisan 1339 (1923), Düstur, 3'üncü tertip, C. 4, s. 25. Onaylanan sözleşmeler ve şartlaşma :

1. Şarki Anadolu Demiryollarına dair Mukalenamei İptidaiye, Düstur, C. 4, s. 26 - 29;

2. Şarki Anadolu Demiryollarına dair Mukavelenamei Esasiye, Düstur, C. 4, s. 29 - 44;

3. Şarki Anadolu Demiryollarına dair Mukavelenamei Müzeyyeldir, Düstur, C. 4, 45 - 48;

4. Şarki Anadolu Demiryollarına dair Şartnamei Esasiye, Düstur, C. 4, s. 48 - 69.

ka para yardımı istemeden, Anadolu'da ve Musul-Kerkük-Süleymaniye bölgesinde 4400 kilometreye yakın²² demiryolları ve kıyılarda da üç liman yapacaktı. Karşılığında bu yolları ve limanları ve de yolların çevresindeki kırk kilometrelik şeritler içine rastlayan, bilinen ve sonradan bulunacak petrol dahil bütün madenleri işletme ayrıcalığı, doksan dokuz yıl için (a.s.2)²³ Ortaklığa bırakılıyordu. Şimdi bu sözleşmeleri inceleyelim.

II. 2. Sözleşmelerin kesinleşmesi ve bir Türk Anonim Ortaklığı Kurulması

Meclisin onayladığı sözleşmelerin kesinleşmesi, Ortaklığın ayrıcalıkları üstlenme kararı alıp almamasına bırakılmıştı. Şöyle ki, ana sözleşme, onaylamadan sonraki iki yıl içinde Ortaklığın bu sözleşme kapsamına giren işleri üstlendiğini Bayındırlık Bakanlığına bildirmesiyle kesinleşecekti (a.s. 44). Ek sözleşmeyle, Ortaklık, onaylamadan sonraki altı ay içinde, Samsun-Sivas ve Musaköy-Ankara hatlarıyla Samsun limanının yapımını üstlendiğini Bakanlığa bildirince kesinleşecekti (e.s. 4/1, 7). Ortaklık sözleşmelerdeki işleri üstlenmekten vaz geçerse, bir yabancı bankanın İstanbul şubesine yatırdığı 50,000 kağıt liralık inanca akçesini kaybetmekten başka bir zarara uğramayacaktı (ö.s. 5, 9).

Ortaklık, ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki altı ay içinde, özel sözleşmesi Türk hükümetince onaylanacak ve Türk kanun ve kurallarına uygun bir Türk Anonim Ortaklığı kuracaktı (a.s. 4). Bu Anonim Ortaklık, ana ve ek sözleşmelerdeki demiryolları ve limanlar yapımı ve işletmesi ve maden ayrıcalıklarını 'The Ottoman-American Development Company' adına kullanacaktı (a.s. 45, e.s. 6). Ortaklık, kurulacak olan bu Anonim Ortaklığa ait pay senetlerinin yarısını, İstanbul gazeteleriyle yapılacak duyurmalar-dan sonraki bir ay boyunca, Türk uyruklu isteklilerin emrine açık tutacaktı. Bu süre dolduktan sonra Türk uyruklularca alınmayan paylar diğer isteklilere satılabilecekti (a.s. 4).

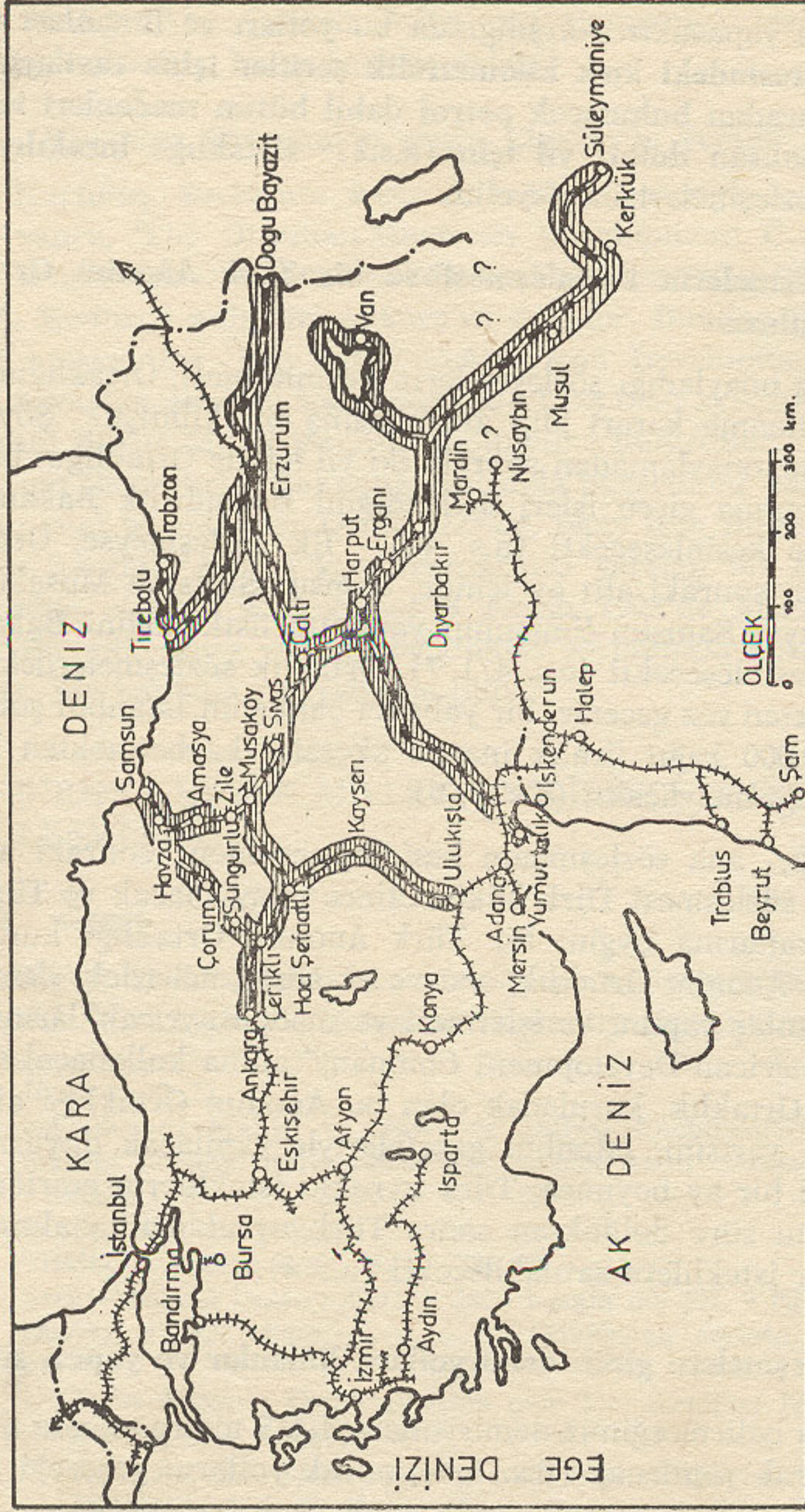
II. 3. Sözleşmelere giren demiryolları, limanlar ve yapım süreleri

Aşağıda belirteceğimiz demiryolları, 1.435 metre eninde normal tek hat olarak yapılacak (ö.s. 1/4), ancak yolların geçeceği yatak-

(22) BAYINDIRLIK ENCÜMENİ; adı geçen mazbata, s. 467

(23) Parantezlerin içindeki ö.s. ön sözleşme, a.n. ana sözleşme, e.s. ek sözleşmeleri ve sayılar sözleşmelerdeki madde ve fıkraları belirtir.

CHESTER AYRICALIĞI



LOZAN'A GÖRE SINIRLAR
LOZAN'DA ÇÖZÜMLENMEYEN IRAK SINIRI
1923 DE VAR OLAN DEMİRYOLLARI
MADEN AYRICALIĞI ALANI VE YAPILACAK
DEMİRYOLLARI

lar ilerde ikinci bir hattın eklenmesine uygun olacaktı (a.s. 9). Sözleşmelerde belirtilen ana yönlerde yolların geçeceği kesin güzergâhın saptanması, Bayındırlık Bakanlığının sınırlı denetimine sokulmuştu (a.s. 1/3). Bakanlık Ortaklığın verdiği 200 km.'lik kısımlara ait projeleri, üçer aylık aralar içinde incelemek zorundaydı. Bakanlık ancak teknik tutarlılığı olan düzelmeler yapabilecekti (a.s. 5/3, 5/4).

Ana Sözleşmede sözü edilen işler aşağıdadır.

Harput - Yumurtalık demiryolu (a.s. 1/2) :

Ortaklık ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki bir yıl içinde Yumurtalık'dan başlayan ilk 200 km.'lik kısmın projelerini Bakanlığa verecektir (a.s. 5/2). Sonraki her 200 km.'lik kısmın projelerini dörder ay arayla verecek (a.s. 5/2) ve projelerin tesliminden sonraki üç yıllık aralar içinde ilgili kısımların yapımını bitirecektir (a.s. 6/1).

Sivas - Van demiryolu ve Süleymaniye kolu :

Bu, Sivas Van arasında Harput, Ergani, Diyarbakır, Bitlis ve Van Gölü'nün kuzey ya da güney kıyısından geçen hat ve bunun, Diyarbakır Bitlis arasında bir noktadan ayrılıp Musul ve Kerkük'ten geçerek Süleymaniye'ye giden koludur (a.s. 1/1, 1/3). Bu hatların her 200 km.'lik kısmına ait projeler, Harput-Yumurtalık hattına ait bütün projelerin tesliminden sonra başlayacak dokuz aylık aralarla Bakanlığa verilecek ve kısımların yapımı yedi yıllık aralarla tamamlanacaktır (a.s. 5/3, 6/2).

Yumurtalık limanı :

Ortaklık isterse, yapım giderlerini kendisi karşılayıp, Yumurtalık'da (haritaya bakınız) her türlü döşemi olan bir liman yapmayı üstlenebilir (a.s. 20/1). Bu durumda ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki beş yıl içinde, limanın projelerini Bayındırlık Bakanlığına verecek ve yapımı, sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki yedi yıl içinde bitirecektir (a.s. 20/1). Liman demiryollarının tamamlayıcı bir parçası sayılacaktır (a.s. 20/3).

Ek sözleşmede sözü edilen işler şunlardır.

Samsun - Sivas demiryolu :

Ankara - Musaköy demiryolu :

Bu, Samsun Sivas arasında Havza, Amasya ve Zile'den geçen hat ile bundan Musaköy'de ayrılıp Ankara'ya giden hattır (e.s. 1/1, 1/2). Ortaklık ek sözleşmenin onaylanmasından sonraki altı ay içinde bu hattın ve bütün döşemi ile Samsun'da bir limanın yapımını üstlenip üstlenmeyeceğini Bayındırlık Bakanlığına bildirecektir. Üstlenecekse, bu altı ayın bitiminden sonraki bir ay içinde Samsun-Sivas, altı ay içinde de Ankara-musaköy hattında işe başlayacaktır (e.s. 4/1, 8). Ortaklık Samsun-Sivas hattını ek sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki üç yıl, Ankara-Musaköy hattını da dört buçuk yıl içinde bitirip işletmeye açmak zorundadır (e.s. 7).

Çaltı - Erzurum demiryolu :

Erzurum - Bayazıt - İran hududu demiryolu :

Pikriç ya da Aşkale - Karadeniz kıyısı demiryolu :

Hacı Şefaati - Kayseri demiryolu :

Kayseri - Ulukışla demiryolu

Bunlar Sivas Harput arasındaki Çaltı'dan Erzuruma, oradan da Beyazıt'tan geçerek İran hududuna (e.s. 1/3, 1/7); Çaltı Erzurum arasında Pikriç ya da Aşkale'den Karadeniz kıyısına (belirtildiğine göre belki Trabzon'a) (e.s. 1/4); Ankara Musaköy arasında Hacı Şefaati'den Kayseri'ye ve oradan da Ulukışla'ya (e.s. 1/5, 1/6) giden hatlardır. Ortaklık bu beş hattın ve Karadeniz'de bir ikinci limanın yapımını üstlenip üstlenmeyeceğini, ek sözleşmenin onaylanmasından sonraki iki yıl içinde Bayındırlık Bakanlığına bildirecektir (e.s. 4/2). Üstlenecekse, Çaltı-Erzurum hattını sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki on yıl (e.s. 4/1, 4/2); Erzurum-İran hududu hattını, on dört yıl (e.s. 4/5); Pikriç ya da Aşkale ile Karadeniz'deki bir yer arasındaki hattı, beş yıl (e.s. 4/3); Hacı Şefaati-Kayseri hattını beş yıl; Kayseri-Ulukışla hattını da altı yıl (e.s. 4/4) içinde tamamlayıp işletmeye açacaktır.

Hacı Bayram - Çerikli demiryolu :

Ortaklık, ek sözleşmenin onaylanmasından sonraki yedi yıl içinde, Samsun Sivas arasındaki Havza yöresinde Hacı Bayram'dan başlayıp, Çorum ve Sungurlu'dan geçen ve Ankara-Musaköy hattıyla Çerikli'de birleşen bir ayrıcalıklı hat yapma seçimine de sahiptir. (e.s. 13).

*Samsun limanı :**Karadeniz'de bir ikinci liman :*

Ortaklık, Samsun limanını ek sözleşmesinin kesinleşmesinden sonraki dört yıl içinde bitirecektir (e.s. 9). Ayrıca yukarıda görülen beş hattın yapımını üstlenirse, Pikriç ya da Aşkale'den gelen hattın bitiminde Karadeniz'deki bir ikinci limanı da, ek sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki dört yıl içinde bütün döşemi ile tamamlayacaktır (e.s. 9).

II. 4. Ayrıcalıklının yeniden başka demiryolları yapımındaki hakları

Ortaklık, ilerde Bayındırlık Bakanlığıyla anlaşarak, bu sözleşmelerdekilerden başka yeniden demiryolları yapmak ve işletmek hakkına sahiptir. İlerde yababileceği demiryolları da bu sözleşmelerdeki ilke ve kurallara bağlı olacaktır. Ayrıca, hükümet, sözleşmelerde belirtilen hatlardan çıkan şube hatlarının yapımı için üçüncü şahıslara ayrıcalık verirse, sözleşmelerin kesinleşmesinden sonraki yirmi yıl içinde Ortaklığın, bu gibi hatları eşit şartlarla yapmak rüçhan hakkı vardır. Bu hakkın kullanılabilmesi için ana sözleşmede belirtilen yolların yapımının bitmiş olması gereklidir. Ortaklık bu durumda rüçhan hakkını, üçüncü şahıslara ayrıcalık verilmesinden sonraki altı ay içinde kullanabilir (a. s. 31/1, 31/2).

Ne var ki, Ortaklığın yapacağı demiryollarını kesecek şekilde, ilerde hükümetce ya da hükümetin izniyle üçüncü şahıslarca, karayolu, demiryolu ve kanal yapım ve döşenmesine, Ortaklık güçlük çıkarmayacaktır; yeter ki bunlar Ortaklığa ait hatlarının yapım ve döşenmesini engellemesin (a. s. 32).

II. 5. Yapım işlerinde ve demiryolları ve limanların işletilmesinde ayrıcalıklıya tanınan kolaylıklar

Sözleşmelere göre, Ortaklığın yol ve liman yapımı için Türkiye'de satın alacağı ya da ithal edeceği her türlü makine, araç ve

gereçler, ayrıcalık boyunca her türlü iç vergiden ve gümrük resminden bağışık sayılacaktı. Ortaklık ayrıca, ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki on yıl içinde, nicelik, nitelik ya da fiyat açısından Türkiye'de gereksinmesine uygun kömür bulamazsa, ayrıcalık konusu olan hatların işletilmesinde kullanılmak üzere ithal edeceği kömüre, gümrük resmi uygulanmayacaktı (a. s. 10).

Ortaklığa bunlardan başka tanınan çok önemli bir bağışıklığa göre, ayrıcalık boyunca, demiryolları ve limanların sermayesi ile geliri üzerinden Türk hükümeti hiçbir vergi alamayacaktı (a. s. 10).

Hükümet, demiryolları, limanlar ve eklerine çift hat geçecekmiş gibi gereken kamu arazisi ve bu arazideki taş ve kum ocaklarını, ayrıcalık boyunca karşılıksız olarak Ortaklığa devredecekti (a. s. 8/2, 9). Bu işler için gereken, fakat özel mülkiyet konusu olan arazi ve binalarla, taş ve kum ocaklarını, Ortaklık adına hükümet, kamulaştırma kanununu uygulayarak satın alacak ve Ortaklığa teslim edecekti (a. s. 8/1).

Ortaklık, yolların yapım ve onarımında kullanmak için, vergisini vererek, kamu ormanlarından ağaç kesebilecekti. Gene bu amaçlarla yol boylarında tuğla ve kiremit fabrikaları kurabilecek ve bunların ürünlerini isterse her hangi bir girişken gibi piyasaya sürebilecekti (a. s. 11).

Ek sözleşmedeki demiryolları için daha önce hazırlanmış ve hükümetin elinde bulunan projeler, ve önceki çalışmalardan arta kalan düzeltilmiş yol yatakları ve her türlü döşem, değerleri karşılığında Ortaklığa devredilecekti (e. s. 3, 5).

II. 6. Yapım işlerinde ve demiryolları ve limanların işletilmesinde ayrıcalıklının yükümlülükleri

Ortaklık, Türk hükümeti personelinin yapım ve işletme konusunda ayrıcalık boyunca yapacağı denetime izin verecek ve üstelik bu denetim giderlerinin bir kısmına katılacaktı (a. s. 7). Ayrıca, demiryolları boyunca ve limanlarda hükümetin, giderlerini kendisi ödeyerek yaptıracığı istihkâmlar ve telgraf hatları konusunda güçlük çıkarmayacaktı (a. s. 25, 29). Kaldı ki Ortaklık demiryolları işletmesinde kendi gereksinmesi için döşeyeceği telgraf direklerine hükümetin karşılık ödemediği bir hat bağlamasına izin verecekti. Hükümet kendi hatları bozursa, demiryolları işletmesini aksatmamak şartıyla, Ortaklığın telgraf hatlarından yararlanabilecekti (a. s. 29).

Ortaklık Türkiye'de yazışma ve işlem dili olarak Türkçeyi kullanmayı üstleniyordu (a. s. 46).

Ortaklığın en önemli yükümlülüklerinden biri, demiryollarına Türk personel yetiştirmek için özel okullar kurmayı üstlenmiş olmasıydı. Ancak Ortaklık, yönetici, teknik personel, usta ve kalfiye işçi olarak yabancı uyrukluları çalıştırabilecekti (a. s. 24/1).

Sözleşmelere göre, her türlü anlaşmazlığın çözüm yeri olarak Türk devletinin danıştayı seçilmişti (a. s. 46).

II. 7. Maden ayrıcalığı ve ekleri

Ortaklık, eğer demiryollarını yapmayı üstlenirse, kendisine tanınan çok geniş kapsamlı bir maden ayrıcalığından yararlanabilecekti. Şöyle ki, yapılacak hatların çevresinde kırk kilometrelik şeritler içindeki bütün bilinen, ya da ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki yirmi yıl içinde Ortaklıkca ya da başkalarınca bulunacak bütün maden, maden suları ve petrol kaynaklarının işletilmesi ayrıcalığı, sözleşmelerin onaylanmasından sonraki doksan dokuz yıl için Ortaklığa verilmişti. Ortaklığın, sözleşmelerde geçen ana yönlemlere uygun olarak saptadığı hat güzergâhlarında, Bayındırlık Bakanlığınca yapılacak değişikliklerden doğabilecek zararlara karşı Ortaklığın maden ayrıcalığı korunmuştu. Ancak ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki yirmibirinci yıldan başlayarak, başkalarının ayrıcalık bölgesinde bulacağı kaynaklara, Ortaklık karışamayacaktı (a. s. 33, 34/1, 40).

Türk hükümeti, sözleşmelerin onaylanmasından sonraki iki yıl içinde, giderlerini karşılamak şartıyla, keşif işlerinde Ortaklığın çalışmalarını kendi personeliyle denetleyebilecekti, yeterki bu denetim keşif işlerini engellemesin (ö. s. 10).

Ortaklık, sözleşmelere göre işleteceği madenleri kendi yapacağı hatlarla, ana demiryollarına bağlayabilecekti (a. s. 18/1). Aynı şekilde, işleteceği petrol kuyularını, kendi döşeyeceği borularla Türkiye'de istediği yere akıtılabilecekti (a. s. 18/2). Ortaklık, kendi petrol işlerinin aksamaması şartıyla, döşediği borulardan, başkalarının ücret karşılığı yararlanmasını engellemeyecekti (a. s. 15/2).

Ortaklığın, işleteceği maden ocaklarından ve petrol kuyularından ekonomik olarak yararlanabilmesi ya da başka bir deyişle üretimini pazarlayabilmesi için demiryollarının bu ocak ya da kuyuların bulunduğu bölgelere ulaştırılmış olması gerekiyordu (a. s. 36).

Ortaklık, kendisince ya da başkalarınca çıkartılan madenleri arıtacak ve işleyecek fabrikaları, bunlar ayrıcalık konusu olmamak şartıyla kurabilecek ve işletebilecekti (a. s. 38).

Ortaklık, gerek demiryolları ve gerek maden işletmeleri için gerekli olan elektrik enerjisini üretecek santralleri kurabilecek, sulardan ücretsiz olarak yararlanacaktı. Ürettiği enerjiyi isterse başkalarına satabilecekti (a. s. 19/1, 19/2).

Bu maden ayrıcalığında Ortaklığın üstlendiği önemli bir yükümlülük ise, işletmeye başladığı ocak ve kuyuları kesintisiz sömürme zorunluluğuydu. Şöyle ki, Ortaklık, önemli zorlayıcı durumlar olmadan işletmesini iki yıldan fazla kesintiye uğrattığı ocak ve kuyulardaki haklarını yitirecekti (a. s. 37).

II. 8. Maden işletmelerinde ayrıcalıklıya tanınan kolaylıklar

Ortaklık genel olarak, kanun ve kurallarca, maden işlerinde özel girişimlere tanınan her türlü kolaylık ve bağışıklıklardan yararlanacaktı (a. s. 34/2). Ayrıca sözleşmelere göre Ortaklığa özel kolaylıklar da tanınıyordu.

Ortaklığın maden işletmeleri ve ekleri için Türkiye'de satın alacağı ya da ithal edeceği her türlü makina, araç ve gereçlere ayrıcalık boyunca her türlü iç vergiden ve gümrük resminden bağışıklık tanınmıştı (a. s. 10).

Ortaklık, demiryolları ve limanlar işletmelerinden farklı olarak, maden işletmelerinde, yürürlükte bulunan vergi, resim ve benzerlerini tam olarak ödeyecekti. Ortaklık ayrıca petrol ve maden cevherlerinin yurt içi tüketimi üstüne konacak vergileri de ödeyecekti. Ancak, maden resim ve harçlarında ileride yapılacak indirimlerden Ortaklık yararlanacağı halde, arttırmalar Ortaklığa uygulanamayacaktı (a. s. 34/2, 35, 41).

Hükümet, maden işletmeleri ve petrol borularının döşenmesi için gerekli olan kamu arazisini, ayrıcalık boyunca karşılıksız olarak Ortaklığa devredecekti. Bu işler için gerekli, fakat özel mülkiyet konusu olan arazileri ise, hükümet, Ortaklık adına, kamulaştırma kanununa göre satın alacaktı (a. s. 18/2, 43).

II. 9. Ayrıcalıklının net kârandan hükümete ödeyeceği pay

Ayrıcalıklı Ortaklık, gerek demiryolları ve limanlar ve gerek maden işletmelerinden sağlayacağı net kârdan Türk hükümetine bir pay ödeyecekti. Şöyle ki, bu işletmelerin gayri safi gelirinden; önce işletme genel giderleri, daha sonra tahvillerin yıllık faiz ve

söndürme akçeleri, daha sonra pay senetleri sahiplerine ayrılacak % 12'lik kazanç çıkarıldıktan sonra, geri kalanın % 30'unu Ortaklık hükümete ödeyecekti (a. s. 42).

II. 10. Demiryolları, limanlar, madenler ve eklerinin, ayrıcalık sonunda Türk hükümetine geçmesi ya da daha önce kamulaştırılması

Ortaklığın yapmış olacağı demiryolları, limanlar, işletmeye açtığı madenler, maden şube hatları, elektrik santralleri ve bütün diğer döşemler ve bunların gelirleri, ayrıcalık süresi dolunca Türk hükümetine geçecekti (a. s. 23).

Ayrıca hükümet, ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki otuz yıl bitince, madenlerin şube hatları dışındaki demiryollarını ve eğer yapılmışsa Yumurtalık limanını kamulaştırabilecekti. Bu durumda Ortaklığa şunları ödeyecekti. Demiryolları ve yapılmışsa Yumurtalık limanına ait ve daha ödenmemiş tahvillerin yıllık faiz ve söndürme akçesi tutarı, yolların her kilemetresi için 7,500 altın franktan fazlaysa, bu tutar; değilse her yıl, kilometre başına 7,500 altın frank ödenecekti. Hükümet isterse bu tahvilleri, gelecekteki faizleri karşılığında peşin ödeme yaparak toptan satın alabilecekti. Bundan başka hükümet, ayrıcalık süresi bitinceye kadar her yıl Ortaklığa, satın alma işleminden önceki son beş yılın net kâr ortalamasını da ödeyecekti (a.s. 22/1, 22/2).

II. 11. Sözleşmelerin bozulması

Sözleşmelerde, Ortaklığın, işlere başlamadan, ayrıcalığı sürünmede bırakmaması için bir çok kural bulunuyordu. Şu hallerde sözleşmeler Türk hükümetince bozulabilecekti :

Ortaklık ek sözleşmenin kesinleşmesini sağlayacak bildirimini yaptığı halde, bildirimden sonraki bir ay içinde Samsun - Sivas, altı ay içinde de Ankara - Musaköy hatlarında işe başlamazsa, hem ek sözleşme, hem de ana sözleşme bozulmuş sayılacaktı (e.s. 4/1). Ya da Ortaklık sözleşmelerin onaylanmasından sonraki iki yıl içinde ana sözleşmenin kesinleşmesini sağlayacak bildirimini yapmazsa; ya da bu bildirimini yaptığı halde bir ay içinde inanca akçesini 70,000 kâğıt liraya yükseltmezse; ya da ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki altı ay içinde, daha önce sözü edilen Türk Anonim Ortaklığını kurmazsa; ya da zorlayıcı durumlar olmadan, başladığı işleri süreleri içinde bitirmezse, sözleşmeler geçersiz sayılacaktı (ö.s. 7, a.s. 3/3).

III. SÖZLEŞMELERİN BİRİNCİ BÜYÜK MİLLET MECLİSİNDE GÖRÜŞÜLMESİ

III. 1. Genel

Chester Projesi diye adlandırılan sözleşmeler için Birinci Büyük Millet Meclisinde yapılan görüşmeler, iki belirgin çizgiyi ortaya koymuştur. Bunlardan biri, başta hükümet üyeleri olmak üzere konuşmacıların çoğunun, Chester projesini, sanki ülkeyi ihya edecek büyük bir fırsat gibi değerlendirmeleri ve savunmalarıdır. Diğeri de Birinci Büyük Millet Meclisinin ve onun hükümetinin yabancı sermaye konusundaki işbirlikçi tutumu ve beklentisidir. Bu ana çizgileri değerlendirmeyi daha sonraya bırakarak şimdi Meclisteki görüşmelerin önemli yönlerini belirtelim.

III. 2. Chester Projesinin ekonomik gelişmenin temel bir ögesi gibi ortaya konulması

Görülmektedir ki, Meclisce, Chester sözleşmelerinin onaylanması sanki kutsal bir görev gibi ele alınmıştır. Zamanın Başbakanı Rauf Bey'e göre Chester Projesi, barıştan sonra ulusun sonsuza dek kurtuluşunu sağlayacak esaslardan biridir. Rauf Bey şöyle demektedir: «... eğer Cenabı Hak bu hututun inşaasına rey itasını Meclisi Alinize mukadder kıldıysa... Meclisten anlınz açık, vicdanınız sakın olarak gidebilirsiniz ve o zaman diyebilirsiniz ki; Bizi intihabeden millet! ...harbleri kazandık, sulh yapıyoruz... Sulhtan sonra bu milleti yaşatmak, nüfusunu arttırmak, sanayiini inkişaf ettirmek ve her milletin pazarıyla rekabet ettirebilmek üzere bir esas koyduk. Bu esasatı ikmâl ederseniz millet ebediyen kurtulmuştur...»²⁴.

Sözleşmelerle yakından ilgili olan Bayındırlık Encümeni Başkanı mühendis Osman Bey de, Projeyi öven konuşmasında, «Bu adamlar (Amerikalılar, Y.S.T.) bu projeyi sahai tatbikata ...çıkartırlarsa, memleket de iktisaden, servet noktai nazarından, hattâ siyaseten kuvvet itibariyle ümidettiğim terakkiye vasıl olur ve **Büyük Millet Meclisinin tarihi şan ve şerefine ilave etmiş olduğu muvaffakiyetine iktisat sahasında da bir zamime teşkil eder.**» demiştir (vurgu bizimdir, Y.S.T.)²⁵.

(24) RAUF BEY, 'İcra Vekilleri Heyeti' Başkanı; 8 Nisan 1923 günü Büyük Millet Meclisinde konuşma,

TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 491

(25) OSMAN BEY, Bayındırlık Encümeni Başkanı, Lazistan milletvekili; 8 Nisan 1923 günü Mecliste konuşma,

TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 495

Kurtuluş savaşını zaferle bitiren Birinci Büyük Millet Meclisi'nin 'şan ve şerefine' eklenecek olan nedir? Emperyalist Amerikan kapitalistlerinin «milyonları (nı) oynatarak»²⁶ Türkiye'ye 300 milyon dolarlık bir yabancı sermaye sokması beklenen²⁷ ve 4,400 kilometrelik demiryolu ve üç liman yapımı karşılığında bu demiryolları ve limanların ve de yaklaşık olarak 170,000 kilometre karelik bir arazideki bütün yer altı zenginliklerinin işletmesini, doksan dokuz yıl için Amerikan emperyalizmine verecek olan geniş kapsamlı bir ayrıcalık.

Kurtuluş Savaşını yapan Birinci Büyük Millet Meclisinin bu değerlendirmesi, ilk bakıldığındaki kadar şaşırtıcı değildir. Bu değerlendirme, Birinci Meclisin sınıfsal yapısı başta olmak üzere, zamanın objektif koşulları çerçevesinde izlenen ve Türkiye'de hızla bir kapitalist sosyal formasyonu geliştirmeyi hedef alan bir siyasetin sonucuydu. Bu konuyu giderek daha açacağız.

II. 3. Kapitalist gelişme stratejisi açısından demiryollarına verilen önem

Kurtuluş Savaşını bitiren Mudanya mütarekesi ile Cumhuriyetin ilânı arasındaki dönemdedir ki, Kurtuluş Savaşının yöneticisi olan sivil-asker bürokrat kadro ülkenin barıştan sonrası için kapitalist gelişme stratejisini benimsemiştir.²⁸

Ülkenin bir çok yerinde, hakim özelliği para-pazar ekonomisine açılmamışlık olan üretim yapıldığını, Kurtuluş Savaşının yönetici kadrosu iyi bilmekteydi. Ve gene bilinmekteydi ki, bir bütün halinde birleşmiş bir para-pazar ekonomisi yaratmanın belki de en önemli ön şartı, ulaştırma olanaklarını hızla geliştirmektir. 1923ubatında toplanan İzmir İktisat Kongresi gibi,²⁹ Chester Projesinin Mecliste görüşülmesi de bu durumu açıkça ortaya koymaktadırlar.

6) MUHTAR BEY, Mühendis, Bayındırlık Bakanlığı uzmanı; 8 Nisan 1923 günü Mecliste konuşma,

TBMMZC, Devre I, Cilt 28, s. 505

7) GORDON, (J.); age., s. 133

8) TEZEL, (Y.S.); The Turkish Economic Development, Policy and Achievements, 1923-1950,

Henüz yayınlanmamış olan araştırma, 5'inci bahis.

9) ÖKÇÜN, (G.); Türkiye İktisat Kongresi, 1923 - İzmir, Haberler - Belgeler - Yorumlar, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1968, pas-sim.

Bakınız Rauf Bey,ekonomik gelişmenin bir ön şartı olarak para-pazar ekonomisinin ve bunun için de ulaştırma olanaklarının geliştirilmesi gereğini nasıl anlatıyor :

«Halk istihsalâtının fazlasını, en sehil vesaitle, en yüksek bir fiyatla satabileceği bir pazara yetiştirmelidir. (Halkın üretim fazlasını, Y.S.T.)... **Pazara yetiştirmek hükümetin vazifesidir...** Soruyorum arkadaşlarımdan. Sivas pazarından alınan bir araba yükü buğday, Samsun'a kaç liraya mal oluyor? Hepimizin bildiği gibi Amerika'dan gelen un, İstanbul'da bizim unlarla rekabet edebiliyor... Vilayati Şarkiyede ... Pasinler ... denilen bir ova vardır ... her yerin hububatıyla rekabet edebilecek olan ... hububatı Rusya tarikiyle çıkar ve 'Odesa unu' namıyla memlekete girer. Sivas vilayetinde Çeltik değirmenlerinden geçen un ile rekabet eder. Bunun sebebi nedir? Efendiler, Sivas ile Çeltik Boğazı arasındaki mesafeyi ölçerseniz, Pasinler'le Odesa arasındaki mesafeyi ölçerseniz nisbet farkını görürsünüz ve... (rekabeti yaratan, Y.S.T.) aletin ne olduğunu anlarsınız.

— 'Şimendifer' sesleri;

Efendiler, ... Sivas vilayeti bugün beş yüz bin nüfusu iaseye kâfi ve suhuletle kabili ziraat araziye maliktir. Fakat yolsuzluktan ... nüfusu azalmış, ziraati, sanayii inkişaf edememiş, fakır içinde puyandır.

Efendiler, istiklâlimiz, Teşkilâtı Esasiyemiz, Halk Hükümetimiz, hepsinin istinadettiği, kuvvettir. **Kuvveti de yapacak, efradı millet — halkın serveti zatiyesidir ve halkın refahıdır.**

...

Bu yollar yapılmadıkça Vilayati Şarkiyedeki istihsalâtın bir kıymeti yoktur. Ve istihsalâtın kıymeti olmayan memleketlerde hayatı iktisadiye yoktur, fakrû zaruret vardır.

Demek ki arkadaşlar, her şeyden evvel **memleketin iktisadiyatını ıslah ve tezyidetmeğe mecburuz. Bunun elifbası şimendiferdir...** şimendiferlerimizi behemehal yapmak lâzımdır». ³⁰ (vurgular bizimdir, Y.S.T.)

Ulaştırma döşeminin önemini belirten bir başka belge de, sözleşmeleri onaylayan kanunun gerekçesidir. Bunda denilmektedir ki :

«... memleketin ... seviyei iktisadiyesini yükseltmek için demiryolları, limanlar gibi müessesatı nafıa ... inşa edilmedikçe, henüz

(30) RAUF BEY; adı geçen konuşma, s. 489-490, 510.

hakkıyla istismar edilmemiş olan vâsi ve zengin topraklarımızda metfun bulunan hazaini tabiiyeden istifade edilemeyeceği ... ve memleket(in) ... iktisaden ve her vechile dun bir vaziyette kalacağı tabiidir. Demiryolları fıkdanı yüzünden mekşuf madenlerimizden ... meselâ ... dünyanın en zengin bir bakır madeni olan Ergani madeninden ... istifade edilmemekte(dir)». ³¹

Ekonomi Bakanlığına göre de :

«İktisadi inkişafımızın ancak ve ancak her şeyden evvel memleketimizde pek ziyade muhtaç bulunduğumuz asri vesaiti nakliyenin teminiyle kabil olabileceği keyfiyeti varestei arz ve izahtır». ³²

III. 4. Devletin güvenliği açısından demiryollarına verilen önem

Sözleşmeleri onaylayan kanunun gerekçesi, demiryolları yapımının ülkenin savunması açısından çok yararlı olduğu, ve konunun bu açısı üstünde Genel Kurmay Bakanlığının (Erkânı Harbiyei Umumiye Vekâleti) özellikle durduğunu belirtmektedir. ³³ 'Bayındırlık Encümeni Mazbatasında da, ülkede yeterince demiryolu bulunmayışının ne denli bir tehlike yarattığını, Balkan ve Dünya Savaşlarının açıkca ortaya koyduğu anlatılmaktadır. ³⁴

Rauf Bey de konunun savunma açısından taşıdığı önem konusunda :

«Kısa söyleyeceğim ... en belîğ misal Harbî Umumidir. Çar orduları, Vilayati Şarkiyemizi kılıçtan geçirirken ... askerlerimiz kar içinde boğuşurken aklıktan öldüler» demiş, ve daha yakın bir olay olan Sakarya Savaşı sırasında ulaştırma döşemi yetersizliğinin yarattığı güçlükleri Meclise hatırlatmıştır. ³⁵

Ayrıca anlaşılmaktadır ki, ilerde Doğu'daki Kürt halkına karşı izleyeceği siyaseti dar bir milliyetçilik anlayışına dayanacak olan Yönetici Kadro, bu bölgede demiryolları yapımına, Kürt halkını bir Türk kültürü içinde eritme açısından da önem vermektedir. Ekonomi Bakanı Mahmud Esad Bey'in şu sözleri ilginçtir.

«Billhassa Vilayati Şarkiyemizin terakkisi için bendenizce bu (yolların yapımı, Y.S.T.), **harsen de, içtimaen de, siyaseten de ...**

(31) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı, adı geçen gerekçe, s. 441

(32) İKTİSAT VEKİLİ MAHMUD ESAD imzalı, 11 Ocak 1339 (1923) tarihli, İktisat Vekâletinin mütalâası, TBMMZCA, Devre I, C. 28, s. 411

(33) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı, adı geçen gerekçe, s. 441

(34) BAYINDIRLIK ENCÜMENİ; adı geçen mazbata, s. 466-467

(35) RAUF BEY; adı geçen konuşma, s. 490-491

elzendir ... Bu yılların temini iledir ki, Türkiye'de bir milli vahdet vücut bulabilir».³⁶ (vurgu bizimdir, Y.S.T.).

III. 5. Demiryolları yapımı ve yabancı sermaye

Osmanlı İmparatorluğu ve bu İmparatorluğun yıkıntısı içinde sanki yeniden yaratılan yeni Türkiye son derece fakir ekonomilere sahipti. Osmanlı devlet maliyesi, bir yanda ülkenin bağımsızlığını yitirmesi bahasına, sorumsuz bir borçlanma ve sömürülme demek olan dış borçların, öte yanda bağımsızlığını yitirmiş ve emperyalistlerin oyuncağı olmuş bir iktidarın elinde süregelen, orta çağ ortığı bir maliye sisteminin yükü altında, cılız ve yetersizdi. Kurtuluş Savaşını yapan kadro ise, büyük para sıkıntısı içinde çalışmıştı. Savaşın bitiminde de, yer yer yakılıp yıkılmış bir ülkede, gene Osmanlılardan arta kalan bir mali sistem vardı.

Binlerce kilometrelik demiryollarının, son derece engebeli arazilerde yapımı ise pahalı bir işti. Devletin demiryolları yapımı ve ülkenin bir bütün olarak geliştirilmesi için gerekli diğer konuları, kendi kaynaklarıyla gerçekleştirebilmesi, bir çok şartın bir arada yerine getirilmesine bağlıydı. Başta, ekonomide yaratılan artık değer, özellikle dış ticaret kanalıyla emperyalistlerce sömürülmesine bir son verilmesi gerekliydi. Ülke içinde gerçekleştirilen artık değere ise, Devlet çok daha geniş ölçüde el koymalıydı. Bunları da emekçi sınıfların siyasî iktidarı olan bir devlet yerine getirebilirdi.

[Birinci Büyük Millet Meclisinde oluşan siyasî iktidar, emekçi sınıfların değil, sivil-asker bürokratlar, küçük burjuva kökenli aydınlar, yerli iş adamları ve toprak ağaları ittifakının iktidarıydı. Chester ayrıcalığı, bu iktidarın yabancı sermayeyle ne kadar geniş ölçekli bir uzlaşmaya yanaşdığını en belirgin biçimde ortaya koymaktadır]

Hükümet, Mecliste, demiryollarını yapma gücünden yoksun olduğunu ve yabancı sermayeye baş vurmanın kaçınılmazlığını açıkça ilân etmiştir. Bakanlar Kurulu Başkanı Rauf Bey bakınız ne demektedir :

«... şu noktayı, kürsü-i milletten arz etmek istiyorum ki, biz bu hatları kendi sermayemizle kendimiz yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeğe mecburuz... milletimizin her millet kadar

(36) MAHMUD ESAD BEY, İktisat Vekili; TBMM'de konuşma, 8 Nisan 1923, TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 510

kudret ve istidadı vardır, fakat tabii istidat ve kabiliyet kâfi değildir...

... Biz, yapabilecek bir ... vaziyette isek ... yapalım ... fakat ... bugün için bizim kabiliyetimiz yoktur. Malûmat noktai nazarından (da) kifâyetimiz yoktur».³⁷

Bayındırlık Encümeni mazbatasında da :

«... memleketimizin merkezden uzak ve muvasaladan mahrum kısımlarında, büyük bir şebekei hedidiye inşa etmek ve buna mukabil Hazineden para talebi yerine toprak altında uyuyan madenlerimizi işletmek imtiyazını talebeden ... Çester projesi(nin) ... memleketimiz için kabili kabul edilmiş olması tabiidir».³⁸ denilmektedir. Verilen ayrıcalığın bu kadar rahatlıkla doğal sayılmasının nedeni de, demiryolları ve limanlar yapımının gerektirdiği o zamanki parayla 400 milyon liranın, devlet maliyesi olağanüstü bir gelişmeye kavuşsa bile, hükümetin gücü dışında sayılmasıdır.³⁹

III. 6. Verilen maden ayrıcalığının savunulması

Hükümet çevrelerince, sözleşmelere göre Amerikan kapitalistlerine tanınan maden ayrıcalığı, yabancı sermayenin Türkiye'de yapacağı alt yapı yatırımlarının, ödenmesi gereken bir bedelidir. Kendisi de Türkiye ölçülerine göre bir maden kapitalisti olan Bayındırlık Bakanı Feyzi Bey,⁴⁰ bu konuda şöyle konuşmuştur :

«(Yapılacak olan, Y.S.T.) Dört bin kilometrelik bir hattır ... takribi bir hesaplama 400 milyon liralık bir iştir ... buna mukabil Çester gurubuna ne veriyoruz? Dört bin kilometre hat ve 400 milyon liraya mukabil ahaliye yeni bir vergi tarh etmiyoruz. Bu havalide bu hatlar inşa edildiği halde Devletin bütçesi gerek aşar, gerek sair

(37) RAUF BEY; adı geçen konuşma, s. 489 - 490

(38) BAYINDIRLIK ENCÜMENİ; adı geçen mazbata, s. 467

(39) NAFIA VEKİLİ FEYZİ imzalı, adı geçen gerekçe, s. 440 - 441

(40) Birinci Büyük Millet Meclisine ait resmi albüm, Diyarbakır milletvekili Feyzi Bey'in kısa biyografiyesini şöyle vermiştir :

«Diyarbakır'lı Pirinçcizade Arif Bey'in oğludur. (Mesleği) Çiftçi. (Birinci Meclise seçildiğinde) 43 yaşında. İstanbul Meclisinden gelmiştir. İki defa Nafia Vekaletine seçilmiş ve Türk-Rus Ticaret ve Konsolosluk muahedelerinin akdine memur heyeti murahhasaya riyaset etmiştir. Malta mevkuflarındandır. III Devreden sonra mebus olmamış ve sonra ölmüştür.»

T.B.M.M.; Dönem I, Albüm, s. 20

Ancak Meclisteki görüşmelerde, Feyzi Beyin ayrıca Ergani'de bakır madenciliği ile de uğraştığı ortaya çıkmaktadır.

TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 484, 505

hususatta 40, 50, belki 100 milyon tezayüt edecektir... Biz buna mukabil Çester'e ne veriyoruz? Bu hattın iki tarafında yirmi(şer) kilometrelik saha dahilinde, yerde metfun bulduğun şey senin olsun diyoruz».⁴¹

Feyzi Bey, Çester gurubunun Türk hükümetine vergi ödeyeceği, net kârından pay vereceği, Türk kanunlarına uyacağı, ve demiryolları için Türk personel yetiştireceğini sıralayarak, sözleşmeleri ülkenin yararına son derece uygun bulunduğunu söylüyor. Meclisin «hay hay sesleri» arasında, sözleşmeleri onaylayacak kanunun kabulünü istiyor.⁴²

Devletin, ayrıcalıklının net kârından pay almasının çok kazançlı bir iş olduğunu söyleyen Ekonomi Bakanı Mahmud Esad Bey'e göre ise :⁴³

«Bu büyük işi (demiryolları ve limanlar yapımını, Y.S.T.) memlekette deruhte edecek bir şirket, kendine bir menfaat temin edilmedikçe bu işe giremez. Bizce matlubolan şey, memleketin menfaatinin, şirketin menfaatine galip olması idi».⁴⁴

Bakanın, sözleşmelerin Amerikan kapitalistlerinden daha çok Türkiye'ye yarar sağladığı görüşü bir eleştiriyle karşılaşmıştır. İzmit milletvekili Sırrı Bey, emperyalist güçlerin Birinci Dünya Savaşında petrol çıkarları yüzünden döğüştüklerini; sözleşmelerin Amerikan kapitalistlerine sağladığı yararın ağır bastığını ileri sürmüşse de, görüşmeleri etkileyememiştir.⁴⁵

Ayrıcalık süresinin özellikle madenler açısından çok uzun olduğu yolunda bazı eleştiriler de yapılmıştır.⁴⁶ Ancak Ekonomi Ba-

(41) FEYZİ BEY; adı geçen konuşma, s. 483

(42) İbid., s. 484

(43) 1924 Anayasası, 1926 Medeni Kanunu gibi, Türkiye'de kapitalist bir düzene geçiş amacıyla yapılan üst yapı değişikliklerinin ardındaki en önemli kişilerden biri olan Mahmud Esad (Bozkurt); «Kuşadası'nda Mahmudoğullarından Hasan Bey'in oğludur. (Mesleği) Çiftçi. (Meclise seçildiğinde) 28 yaşında. Hariciye ve Kanuni Esasi encümenlerinden bulunmuş, İktisat Vekâletine intihap edilmiştir. (Birinci Meclisten) sonraları uzun müddet Adliye Vekilliği yapmıştır... 1943 de öldü».

T.B.M.M.; Dönem I, Albüm, s. 38

(44) MAHMUD ESAD BEY; adı geçen konuşma, s. 510

(45) SIRRI BEY, İzmit milletvekili; TBMM'de konuşma, 8 Nisan 1923, TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 511

(46) Bu eleştirileri yapanlar şunlardır :

EMİN BEY, (Erzincan), TUNALI HİLMİ BEY, (Bolu),

DURAK BEY, (Erzurum), SIRRI BEY, (İzmit). Bakınız, TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 497, 501, 511

kani, madenlerin işletme ayrıcalığı süresinin, işin bütünlüğüyle orantılı ve sakıncasız olduğunu söylemiştir.⁴⁷ Ayrıcalık süresi konusunda Rauf Bey'in savunma mantığı ilginçtir. Demişti ki :

«(Madenlerimiz, Y.S.T.)... vardır ama ... çıkarabiliyor muyuz? Kullanabiliyormuyuz? Hayır, vardır, kimseye vermeyeceğiz, biz de kullanamayacağız dersek bu ne dereceye kadar şayanı muhakeme bir ifade olur?

... Meşrutiyetimizin bidayetinde Büyükkada Belediyesi, adayı elektrikle tenvire karar verdi. ... Nafia Nezareti (ayrıcalık süresi olan, Y.S.T.) yetmiş senede mahsur gördü. Altmış beş sene olsun dedi... (ayrıcalık isteklisi Y.S.T.) Şirket kabul etmedi... Belediye de imtiyazı veremedi. Büyükkada'da bugün el'an gaz yanıyor. Zannederim aradan ondört sene geçmiştir. Bizde kırkdört sene, doksan sene derken, doksan sene konuşabiliriz».⁴⁸

Ne iştir ki, Kurtuluş Savaşını veren Büyük Millet Meclisinin Bakanlar Kurulu Başkanı, ülkenin 170,000 kilometre karelik bir parçasını doksandokuz yıl Amerikan kapitalistlerine bırakacak sözleşmeler görüşülürken, bu sürenin uzun olup olmadığının tartışılmasını zaman kaybı saymaktadır. Demektedir ki :

«Keşke yüz sene şimendifler işlesin ve yüz sene oradaki madenler de işlesin ve kavanini mevzua dahilinde Devlet yüz sene bu madenlerin rüsumundan müstefid olsun, fazla olarak ticaretinden yüzde otuz ... hisse sahibi olsun».⁴⁹

Ne madenlerin devletleştirilmesi sözleşmelerde ele alınmış, ne de madenlerin devletce işletilmesi Mecliste önerilmiş olmadığı halde, Ekonomi Bakanı nedense, devletleştirmelere ve devletin ekonomik girişkenliğine karşı çıkmak gereğini duymuştur. Bakanın aşağıda sunduğumuz sözleri, kanımızca iktisat tarihimizin önemli bir belgesidir.

«Madenlerin devletleştirilerek işlettilmesi nazariyatça ... milletlere büyük faideler temin eder... Fakat tatbik edilecek olan memleketin teşkilâtı idariyesini, **teşkilâtı iktisadiyesini** nazarı itibare almak lâzımdır. Bir memleketteyiz ki, devletleştirmek usulü(nü), yani komünizmden bir adım geride olan usulü ... kabul etmemişizdir

(47) MAHMUD ESAD BEY; adı geçen konuşma, s. 511

(48) RAUF BEY; adı geçen konuşma, s. 489

(49) İbid., s. 512

ve memleket teşkilâtını ona göre yapmamıştır. Binaenaleyh, böyle bir memlekette devletleştirme usulü bittabi olamaz...

... Madenleri devletleştirme usulüyle idare etmek imkân ve ihtimali, bizim memleketimizin bugünkü teşkilâtıyla, Teşkilâtı Esasiyesiyle mümkün değildir. **Devlet işletecek, Devlet satacak. Bu mümkün değildir**».⁵⁰ (vurgular bizindir, Y.S.T.).

Rauf Bey de, «Devletleştirilmek tatlı bir ifadededir. Fakat tatbikatta binnetice darülâcezeye dönüyor» diyerek Ekonomi Bakanını desteklemiştir.⁵¹

III. 7. Verilen ayrıcalıkların özüne yönelmiş bir eleştiri

Ne kadar ilginçtir ki, Kars milletvekili Ali Rıza Bey dışında kimse verilen ayrıcalıkların özünü, yani Amerikan kapitalistleri ile bu denli bir işbirliğine girişilmesini eleştirmemiştir. Bu nedenle Ali Rıza Beyin sözleri, tarih önemi olan bir uyardır. Kars milletvekili şöyle demiştir :

«... Heyeti Vekile Reisi ... buyurdular ki, Meclisi Âlinin şanlı tarihine bir de bu kaydolacak. ... Fakat bunun aksi olması ihtimali olduğu için bu şerefin gelecek Meclise kalmasını da bir parça hatıra getirdim ... Yapacağımız şahsi bir iş değildir. Yani bir Çester Kumpanyasıyla yapacağımız bir iş değildir. Bütün bir Amerika Hükümeti ile yapacağımız bir iştir. Bunun için çok düşünülmelidir ... yarım asır sonra veyahut on sene sonra ... memleketin ... bir tehlikei iktisadiyeye sürüklenmeyeceğini kim temin edecek?».⁵²

Meclisin havasına aykırı düşen bu konuşma, ve verilen ayrıcalıkların Türkiye'yi Amerikan hükümetinin etki alanına sokacağı uyarması sonuçsuz kalmıştır. Sözleşmelere yöneltilen bütün diğer eleştiriler, konunun özünü değil, ayrıntılarıyla ilgilidir.⁵³

(50) MAHMUD ESAD BEY, adı geçen konuşma, s. 511

(51) RAUF BEY; adı geçen konuşma, s. 512

(52) ALİ RIZA BSY, Kars milletvekili; TBMM'de konuşma, 8 Nisan 1923 TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 496

Ali Rıza Bey'in, «Kağızmanlı İsmail Bey'in oğlu... Çiftçi. (Meclise seçildiğinde) 37 yazında...» olduğu kısaca eklenebilir.

T.B.M.M.; Dönem I, Albüm,

Ankara, 23 Nisan 1945, s. 43

(53) Görüşmelerin sonunda Meclis Başkanlığına verilen ve kısaca, sözleşmelerin onanmasının barışın imzalanmasından sonrasına bırakılmasını isteyen, Erzurum milletvekili Mehmed Salih Efendi imzalı bir önerge verilmiştir. Bu din adamının, üzerinde Meclisce hiç durulmayan bu önergeyi hangi amaçla verdiği belli değildir. Önerge için bakınız : TBMMZC, Devre I, C. 28, s. 513

III. 8. Sözleşmelere yöneltilmiş diğer eleştiriler

Sözleşmelerin görüşülmesi sırasında ayrıcalığın özüne değil de ayrıntılarına yönelmiş olan diğer bazı eleştirilerin yapıldığı görülmektedir.

Demiryolları ve limanlar yapımının ülkenin savunulması açısından sakıncalı olup olmadığı konusundaki endişeler, hükümetce kolaylıkla giderilmiştir.⁵⁴

Ortaklığa on yıl gümrüksüz kömür ithal edebilme ayrıcalığının verilmesi bir milletvekilinin direncini uyandırmış fakat bu yanlısız kalmıştır.⁵⁵

Kırk kilometrelik şeritler içinde özel mülkiyet hakkının titizlikle korunması için yapılan uyarılar da görülmektedir.⁵⁶

Ortaklığın yatırmış olduğu 50,000 liralık inanca akçesinin yetersiz olduğu söylenmişse de bu hükümetce ya da Meclisce dikkate alınmamıştır.⁵⁷

Görüşmeler sırasında en çok beliren eleştiri türü, geldikleri kent ve kasabaların çıkarları açısından bazı milletvekillerinin, sözleşmelerde adı geçen demiryolu güzergâhlarını beğenmemeleridir. Bu tür eleştiriler de, önerilen güzergâh değişikliklerinin, ilerdeki proje çalışmalarında dikkate alınacağı yolunda hükümetin verdiği bir sözle geçiştirilmiştir.⁵⁸

III. 9. Ayrıcalığı onaylayan kanunun oylanması

8 Nisan günü yapılan görüşmelerin sonunda, sözleşmeleri onaylayan kanun oya konulmuştur. Oylamaya katılan 158 kişinin 141'i olumlu oy verdiği halde çoğunluk olmadığı için oylama ertesi güne bırakılmıştır.⁵⁹

9 Nisan günü yapılan ikinci oylamaya 206 kişi katılmış, bunlardan 185'inin verdiği olumlu oylarla, 'Chester Ayrıcalığı' dediğimiz sözleşmelerin onaylanması kanunlaşmıştır. Bu oylamada 10 kişi olumsuz oy kullanmıştır.⁶⁰

(54) TBMMZC., Devre I, C. 28, s. 485

(55) İbid., s. 498

(56) İbid., s. 486

(57) İbid., s. 487

(58) İbid., s. 484, 493 - 496, 513

(59) İbid., s. 515

(60) TBMMZC., Devre I, C. 29, s. 23

Olumsuz oy kullananların çoğu, daha önce, öneriler hatlar kendi kent ya da kasabalarından geçmediği için sözleşmeleri beğenmeyenlerdir. Ayrıcalığın özünü eleştiren Kars milletvekili Ali Rıza Bey ise çekimsiz oyu kullanmıştır.

Olumlu oy verenler arasında, hükümet üyelerinden başka, Meclisin İkinci Başkanı Ali Fuad Paşa, ve Mahmud Celâl Bey (Bayar), Yunus Nadi Bey, Kılıç Ali Bey gibi Meclis Başkanı Mustafa Kemâl Paşa'ya yakınlığıyla tanınanlar da vardır.

III. 10. Musul sorunu ve ayrıcalığın sonu

Chester ayrıcalığının onaylanması Türkiye'de bazı çevrelerde büyük sevinçle karşılanmıştı. Türk hükümeti ayrıca, Chester gurubuna bağlı bir diğer Amerikan kuruluşuyla bir başka sözleşme de imzalamıştı. Buna göre, hükümetin yılda en az 250,000 \$'lık satış için tanıdığı inancaya karşılık, Amerikalılar, Türkiye'nin bütün tarım makina, araç ve gereçlerini ithâl etmek ve Türkiye'de pazarlamayı üstleniyorlardı.⁶¹ Bu, Büyük Millet Meclisine sunulmadan, Amerikan kapitalistlerine verilmiş çok önemli bir ticaret ayrıcalığıydı. Demiryolları, madenler, ve tarım donatım araçları konusunda, bazılarınca öyle bir hava yaratılmak istendi ki, sanki Amerikan kapitalistleri bir kaç yıl içinde Türkiye'ye yüz milyonlarca dolarlık sermaye dökcek, ve ülkede 'Amerikan sermayesiyle birkaç yılda bir kaç yüz yıllık kalkınma' mucizesi gerçekleştirilecekti.⁶²

Ne var ki, Chester gurubu sözleşmeleri eyleme dökmedi, ve 'Amerikan sermayesiyle kalkınma' hayali peşinde ülkenin Amerikan emperyalizmine açılması, İkinci Dünya Savaşı sonrasına kaldı.

Chester gurubunun sözleşmeleri eyleme dökmemesinin başlıca nedeni, Türkiye'nin Musul bölgesini ve böylece zengin Petrol yataklarını sınırları içine alamaması olmuştur. Şöyle ki, Chester gurubunun peşinde olduğu temel çıkar Irak petrolleriydi. Sözleşmelere göre sağlanan bütün diğer çıkarlar, bu ana çıkarın çeşnisiydi. Irak petrollerini sömürme olanağı elden gidince, Chester gurubu için, imzalanan sözleşmelerin anlamı ve önemi değişiyordu.

(61) MAHMUD ESAD BEY, İktisat Vekili; İzmir'de yayınlanan Anadolu Gazetesine beyanat, Vakıf, 25 Şubat 1923, s. 3, olduğu gibi veren, ÖKÇÜN, (G.); age., s. 10, ve, GORDON, (J.); age., s. 133

(62) GORDON, (J.); age., s. 134

Şimdi Chester sözleşmelerinin niye eyleme konulmadığını anlayabilmek için Musul sorunu etrafındaki gelişmeleri kısaca özetleyelim.

Musul sorunu yani Irak petroleri sorunu, Lozan Barış Konferansının en zor konularından biri olmuştur. Konferans tutanakları göstermektedir ki, Türk hükümeti, Musul bölgesini sınırları içine alabilmek için yabancı petrol çıkarlarıyla uyuşmaya hazırды. Konferansta 23 Ocak 1923 günü Lord Curzon ve İsmet Paşa'nın yaptığı konuşmalardan, Türk heyetinin, Konferansın Kasım 1922 de başlamasından sonra bir kaç üyesini Londra'ya göndererek, İngiliz petrol kapitalistleriyle ilişki kurmak istediği, fakat İngiliz hükümetinin bunu engellediği anlaşılmaktadır.⁶³

Konferansın birinci kısmında, Türkiye'nin, Mesul bölgesini sınırları içine almak için gerekirse savaşı da göze aldığı izlenimini veren tutumu, İngiliz emperyalizminin çıkarlarıyla çatışmış, ve bu çatışma Konferansın Şubat 1923 başında kesintiye uğramasında önemli bir neden olmuştur.⁶⁴

İkinci kez Nisan 1923'de Lozan'da başlayan görüşmeler her ne kadar Temmuz'da barış andlaşmasının imzalanmasıyla sonuçlanmışsa da, Türkiye'nin Irak sınırı konusu, anlaşmaya göre, ilerde çözümlenmek üzere belirsiz bırakılmıştır. Şöyle ki, bu hudut ikili görüşmelerin başlamasından sonraki dokuz ay içinde Türkiye ile Büyük Britanya arasında barış yoluyla saptanacaktı. Taraflar anlaşamazsa, sorunu, çözüm için Milletler Cemiyetine götüreceklerdi.⁶⁵

Lozan'dan sonra yapılan ikili görüşmelerde de Musul sorunu çözümlenemedi. Konu Ağustos 1924'de Milletler Cemiyetine götürüldü. Milletler Cemiyeti de Aralık 1925'de, Musul bölgesini İngiltere'nin mandat'sı altındaki Irak'a katan bir karar verdi. Türkiye hükümeti önce bu kararı tanımamak istediye de sonunda Ha-

(63) Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar - Belgeler, Takım I, Cilt 1, Kitap 1, Çev.; MERAY, (S.L.),

Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi yayını, 1969, s. 362 - 363, 368.

(64) 23 Ocak 1923 günü, Musul sorununun tartışılması için bak., İbid., s. 342 - 375

(65) Sulh Muahedesi, Kısım 1, Fesıl 1, Araziye, Müteallik Ahkâm, madde 3, Lozan Barış andlaşması için bakınız., DÜSTÜR, 3'üncü tertip, C. 5 s. 13 - 357

ziran 1926'da Musul'u Irak'a katan bugünkü sınırları saptayan bir andlaşmayı İngiltere'yle imzaladı.⁶⁶

Türkiye'nin Lozan'da, Musul konusunda kesin bir sonuç elde edemeyişi, Irak petrollerini Chester gurubunun değil, 'Standard Oil' çevresindeki Amerikan çıkarlarınının da katılmasıyla bir İngiliz-Fransız-Amerikan ortaklığı haline gelen 'The Turkish Petroleum Company'nin sömüreceğini aşağı yukarı belirlemiştir. Üstelik 'Standard Oil'in İngiliz çıkarlarıyla uzlaşmasından sonra, Amerikan hükümeti Chester gurubunu desteklemekten vaz geçmiştir.⁶⁷ Bu durumda Chester'in arkasındaki büyük mali çevreler guruptan çekildiler,⁶⁸ ve Chester'in 'The Ottoman-American Development Company'si, sözleşmelere göre işe başlamadığı için ayrıcalıklarını yitirdi.

IV. GENEL DEĞERLENDİRME

IV. 1. Değerlendirme

Bu ve daha önce Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisinde yayınlanan yazılarda, Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarının ve böylece Kurtuluş Savaşının, emperyalizm olgusu karşısında, değerlendirilmesini kolaylaştıracak iki örnek olay ele aldık. Kısaca özetlersek gördük ki :

— **Birinci örnek olay :** Birinci Millet Meclisinde, Meclis İkinci Başkanlığı ve Bakanlık gibi çok önemli sorumluluklar yüklenmiş olan Celâleddin Arif Bey, öz çıkarları için görevini kötüye kullanıp, ülkenin en zengin kömür madeni havzalarından birinin ayrıcalığını, Meclis iktidarının savaş halinde bulunduğu bir ülkenin kapitalistlerine satmıştı. Bu olay Mecliste tartışılmış, ancak Meclisin çoğunluğu Ceâleddin Arif Bey'i temize çıkaran bir karar vermiştir.⁶⁹

— **İkinci örnek olay :** Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarı, Kurtuluş Savaşını kazandıktan sonra, Amerikan kapitalistlerine, ülkede 4,400 kilometrelik demiryolları ve üç liman yapımı karşılığında, bu yolları ve limanları, ayrıca demiryollarının çevresindeki kırk kilometrelik şeritler içinde, yani 170,000 kilometre kareden

(66) M. CEMİL; Lozan, Cilt II, İstanbul, Ahmet İhsan Matbaası, 1933, s. 239-240, ve ROBINSON, (R.D.): The First Turkish Republic, Cambridge, Massachussetts, Harvard Üniversitesi Press, 1963, s. 294-296

(67) GORDON, (J.); age., s. 278-282

(68) İbid., s. 134

(69) TEZEL, (Y.S.); Birinci Büyük Millet Meclisinde Yabancı Sermaye Sorunu..., passim.

fazla bir ülke parçası içinde bütün maden ve petrol yataklarını 99 yıl işletme ayrıcalığını vermiştir.

Bu iki olayı saptamamız acaba bize, Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarını emperyalizm açısından doğru değerlendirebilmemiz için yardımcı olur mu? Acaba bu iki olay, bu iktidarın anti-emperyalist olup olmadığı sorusuna ışık tutabilir mi?

Ne tür iktidarların ve savaşların anti-emperyalist sayılacağı konusunda, ortaya, üstünde herkesin anlayabileceği bir ölçü ya da ölçüler koyabilmek son derece güçtür. Gene de kanımız odur ki, anti-emperyalist bir iktidar ve savaşın vaz geçilmez belirleyici özelliği, «emperyalizme karşı, yani uluslararası burjuvaziye, başka bir deyişle uluslararası kapitalizme karşı»⁷⁰ olmasıdır. Şöyle ki, tek tek emperyalist olan ülkelere karşı çıkmış bir iktidar ve bu ülkelere karşı verilmiş bir savaş, bu iktidar uluslar arası kapitalizme karşı bir iktidar değilse, anti-emperyalist değildir. Bu, emperyalistlere karşı savaşmış da olsa, iktidarların anti-emperyalist olup olamayacağını, onların sınıfsal yapısı belirler demenin başka bir yoludur.

Daha önce de söylediğimiz gibi, Birinci Büyük Millet Meclisi, emekçi sınıflardan değil, sivil-asker bürokratlar, küçük burjuva kökenli aydınlar, yerli iş adamları ve toprak ağaları ittifakından oluşan bir iktidardır. Bu iktidarın, uluslar arası burjuvaziye, başka bir deyişle uluslararası kapitalizme karşı olmadığını ise, inanıyoruz ki, ortaya koyduğumuz örnek olaylar kesinlikle göstermektedir.

Bu değerlendirme, Birinci Büyük Millet Meclisinin ve Kurtuluş Savaşının tarih içindeki yerini ve bu yerin önemini küçültmez. Kaldı ki, olanı öznel sanılar yüzünden olduğundan başka biçimde değerlendirme, kanımızca bir kavrama bozukluğudur, ve bu, Kemâlist Devrimi yüceltmez.

Kanımızca, Kurtuluş Savaşı, sömürgeciliğe karşı yani anti-kolonyalist bir savaştı. Osmanlı İmparatorluğu, emperyalistlerin yargı örgütleriyle, maliye örgütleriyle, posta örgütleriyle girdikleri bir yarı sömürgeydi. Emperyalistler, Birinci Dünya Savaşından sonra, Türkiye'ye askerleriyle de girmek istediler.

Türk toplumu içinden çıkan ve bir çok sivil-asker bürokrat, küçük burjuva kökenli aydın, Anadolu'lu iş adamları ve toprak ağalarından oluşan Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarı, Türk halkının yaşadığı topraklarda, emperyalistlere bağlı Yunan ve Erme-

(70) MAO TSE-TUNG; On New Democracy, Peking, Foreign Languages Press, 1967, s. 7

ni devletleri ve sömürge parçaları kurulmasına karşı çıktı ve Kurtuluş Savaşını verdi.

Savaş sonunda, Lozan Barış Andlaşmasıyla, bir yanda emperyalistlerin bugünkü Türkiye sınırları içinde kukla devletler ve doğrudan sömürge parçaları kurma çabaları başarısızlığa uğratılıyordu. Öte yanda, Lozan'da, Birinci Büyük Millet Meclisi iktidarı, bugünkü Türkiye toprakları üstünde, eski Osmanlı İmparatorluğundan arta kalan yarı sömürge olma durumunu sona erdirdi. Emperyalistlerin Türkiye'deki yargı, maliye, posta ve bu gibi konulardaki yetki ve örgütleri kaldırıldı.

Ancak Birinci Büyük Millet Meclisi, genel değerlendirmede, uluslararası burjuvazi, başka bir deyişle uluslararası kapitalizmle uzlaşma içindeydi. İçinde bulunulan siyasî konjonktür nedeniyle, bazı ülkelerden gelen kapitalistlerin, o ülkelerin hükümetlerinin Türkiye üstündeki siyasal emellerine paravanlık eden tehlikeli yabancı unsurlar sayılıp, bunlara karşı ihtiyatlı davranılmış olması bu uzlaşmanın olmadığını göstermez. Çünkü, gene içinde bulunulan siyasî konjonktüre göre, Türkiye üstünde siyasal çıkar beslemediği sanılan ülkelerin, bu arada özellikle Amerika'nın kapitalistlerine ise, Türkiye'yi kurtaracak güç ve yetenek sahibi unsurlar gözüyle bakılmıştır.⁷¹ Birinci Büyük Millet Meclisini oluşturan süreç içinde, özellikle Erzurum ve Sivas Kongrelerinde ortaya çıkan, Türkiye'yi Amerikan mandat'sına sokma eğilimi unutulmamalıdır. Sivas Kongresi Tutanakları, bugüne kadar sanılanın aksine, Amerikan mandat'cılığının Kongrede ağır bastığını göstermektedir.⁷² Hernekadar daha sonra ortama Mustafa Kemâl Paşa'nın anti-kolonyalist stratejisi hakim olduğu için Amerikan mandat'sı açıkca istenmemişse de, Birinci Büyük Millet Meclisinin Chester gurubuna verdiği ayrıcalık, mandat'cılığın özünde yatan iktisadi teslimiyetciliğin Meclise uzandığını ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin, İkinci Dünya Savaşından sonra, hızla Amerikan emperyalizminin yörüngesine girmesinin nedenini, sadece İkinci Dünya Savaşının ortaya çıkardığı uluslararası güç konjonktüründe değil, belki de daha çok Kemâlist devrimin başlangıcında ve böylece kendisinde aramalıyız.

Aralık 1970

(71) Bu tür ayırım için bakınız, MAHMUD CELÂL BEY, İktisat vekili; TBMM'de konuşma, 24 Şubat 1921,

TBMMZC., Devre I, C. 8, s. 401

(72) Der. İĞDEMİR, (U.); Sivas Kongresi Tutanakları, Ankara, Türk Tarih Kurumu yayını, 1970, s. 46-57