DEMİRYOLUNDAN PETROLE CHESTER PROJESİ

(1908-1923)

BİLMEZ BÜLENT CAN



TARİH VAKFI YURT YAYINLARI

Türkiye
Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı
Yayınıdır

Yıldız Sarayı Arabacılar Dairesi
Barbaros Bulvarı
80700 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (0212) 227 37 33 - Faks: (0212) 227 37 32

© Tarih Vakfı Yurt Yayınları

Yayına Hazırlayan
Osman Köker

Kapak Resmi
Başvekil İsmet Paşa'nın Ankara-Sivas üzerindeki
Kızılırmak köprüsünü teftişi, 20 Mart 1925.

Kitap Tasarımı
Haluk Tunçay

Baskı
Numune Matbaacılık
(0212) 629 02 02

İstanbul, Mayıs 2000

BİLMEZ BÜLENT CAN

DEMİRYOLUNDAN PETROLE CHESTER PROJESİ (1908-1923)

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI 95

ODTÜ Ekonomi Bölümü mezunu olup, doktorasını Berlin Humboldt Üniversitesi'nde tamamlayan Bilmez Bülent Can, bir süre Berlin Freie Üniversität Türkoloji Enstitüsü'nde dersler verdi. Halen Civic Education Project için yurt dışında misafir öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. Tarih (Modern Türkiye ve Modern Almanya Tarihi, Tarih Teorisi ve Metodolojisi) ve İktisat (Uluslararası İktisat, Gelişme İktisadı, İktisat Tarihi ve Metodolojisi) bilimdallarındaki çalışmalarını sürdürmekte olan Dr. B. Bülent Can'ın bu konularda çeşitli kitap ve dergilerde makaleleri yayımlanmıştır. "Az/gelişme Efsanesi" ve "Kuşbakışı Almanya Tarihi" başlıklı iki kitap üzerinde halen çalışmakta olan yazar, ayrıca "Birinci Haçlı Seferi (1096-1099)" başlıklı bitmiş kitap çalışmasını şu anda yayıma hazırlamaktadır. (bbulentcan@yahoo.com)

Okuyup "adam" olmam için elinden gelen her şeyi yapan
babama,
"eti senin, kemiği benim" anlayışıyla bir başka paradigmaya
verilişimin acısını hep yüreğinde taşıyan
anama,
yardımseverlikleriyle, "bilimsel şüphe"ye aşkımı dünyanın
en zevkli şeyi haline getiren
tüm kütüphane çalışanlarına,
sonsuz minnet duygularıyla...

SUNUŞ

Dr. Bilmez Bülent Can'ın "Chester Projesi" hakkındaki incelemesi bize dikkate değer yeni kuramsal yaklaşım sunduğu oranda, Cumhuriyet tarihimize gerçek bir katkıda bulunuyor.

Chester Projesi'nin Cumhuriyetimizin ilk yıllarında, kurulmakta olan yeni Türkiye'de bazı konu ve sorunları ortaya attığı veya ön plana çıkardığı ve bu konudaki tartışmaların uzun vadede Cumhuriyet politikasında önemli bir yer tuttuğu genel olarak biliniyordu. Ancak Dr. B. Bülent Can'ın eseri, proje hakkında iç tartışmalara ışık tuttuğu gibi, konunun milletlerarası boyutuna da yeni bir anlam vermektedir. Çalışma şimdiye kadar kullanılmamış kaynaklardan kesintisiz bir çizgi çıkarmakta ve bilimsel bir teorik ve kavramsal çerçeve içerisinde bu çizgiyi sergilemektedir.

Kendisini tebrik eder bulgularının açtığı alandan istifade edileceğini umarım.

Prof. Dr. Şerif Mardin

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın en genel amacı, Avrupa'nın Avrupa-dışı ile ilişkilerini anlama konusunda, farklı disiplinlerden bilim adamları tarafından geliştirilmiş teori ve modelleri, belli bir tarihsel "örnek-olay"ı ele alarak tartışmak ve geliştirdiğim teoriyi/modeli sunmaktır. Bu nedenle çalışmanın ilk bölümünde, bu bağlamda konunun kuramsal ve kavramsal çerçevesi verilerek, tezler tartışılmıştır.

Bu tezleri tartışmak için örnek-olay olarak Chester Projesi'nin seçilmiş olması kesinlikle bir tesadüf değildir. Bu proje, birçok açıdan bu konuda oldukça uygun bir örnektir. Bunu açmadan önce, en genel şekliyle "Chester Projesi" denilince ne anlaşılması gerektiğini söylemek gerekiyor: "Chester Projesi" kavramı, Colby Mitchell Chester adlı Amerikalı bir tuğamiralin öncülüğünde bir grubun, uzun bir süre boyunca, Anadolu'da demiryolları yapımı ve işletmesi başta olmak üzere, birçok alanda almaya çalıştıkları imtiyazların tamamı için kullanılmaktadır. Bu nedenle, "Chester İmtiyazı" olarak da anılmaktadır. Bu projeye göre, bu grubun kuracağı bir şirket Anadolu'da demiryolları inşa edecek, bunun karşılığında 99 yıl için bu demiryollarını ve demiryollarının iki yanındaki toplam 40 kilometrelik alanda mevcut olan veya bulunacak olan yeraltı kaynaklarını işletme hakkına sahip olacaktı.

Chester Grubu, ilki 1908-1914, ikincisi 1922-1923 olmak üzere iki ayrı dönemde imtiyaz almak için girişimde bulundu. Birinci dönemde bu grubun muhatabı, 1908 Jön Türk devrimi sonrası kurulmuş olan yeni hükümet; ikinci dönemde ise henüz kurulmakta olan yeni Türkiye'nin Kemalist hükümeti idi. Her iki dönem de Türkiye'nin "modernleşme" veya (o zaman daha çok kullanılan şekliyle söyleyecek olursak) "muasırlaşma" (çağdaşlaşma) sürecinde iki önemli tarihsel dönemdir ve iki dönemde de Amerikan grubunun muhatabı, "milliyetçi" ve "anti-emperyalist," ama

aynı zamanda da "Batıcı" oldukları genelde kabul gören yönetimlerdir. Projenin bu tarihi boyutu bile, onun Türkiye'nin modernleşme sürecindeki önemini görmemize yetecektir. Bunun yanı sıra, ikinci dönemde (1922-1923) Ankara'da yapılan görüşmelerden sonra, "milliyetçi" kadroların toplandığı TBMM tarafından 8-9 Nisan 1923 tarihlerinde bu ayrıcalığın onaylanmasıyla ilgili tartışmalar, Türk "ulusal kurtuluş savaşı"nın, "anti-emperyalist"liği üzerine yapılan tartışmalara da çok büyük katkıda bulunacaktır.

❑

Bu projenin gündeme geldiği dönem, dünyanın Avrupa veya daha doğru bir deyişle Batı tarafından "standardize" edilme sürecinde de hayati öneme sahip bir dönemdir. Genelde literatürde "Batılılaşma," "gelişme," "sanayileşme/kapitalistleşme" olarak adlandırılan bu süreci neden "Avrupamerkezci-modern standardizasyon" süreci olarak adlandırdığım sorusunu, çalışmanın ilk bölümünde cevaplandırmaya çalışıyorum.

Bu arada, Chester Projesi'nin üç ayrı boyutunun tarihsel arka planını birinci kısımda, giriş mahiyetinde üç ayrı bölüm olarak veriyorum: Chester Projesi'nin bu üç boyutundan birincisinin, yani demiryolları yapımı sorununun, Ortadoğu'daki demiryolu imtiyaz savaşının genel tarihi verilmeden ve genelde demiryollarının Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecindeki rolü tartışılmadan anlaşılamayacağına inandığımdan, bunu İkinci Bölüm'de yapmaya çalışıyorum.

Chester Projesi'nin ikinci boyutu ise şirketin, ülkenin bir bölgesinin tüm yeraltı kaynaklarını işletme hakkını elde etmesiyle ilgilidir. Bu arada bölgenin diğer yeraltı kaynakları konusundaki zenginliği de bilinmekle birlikte, zengin petrol kaynaklarına sahip olduğu bilinen Mezopotamya'nın bu bölgeye dahil olduğu gerçeği, bir anda, özellikle uluslararası platformda dikkatleri bu yöne çekmişti. Böylece proje, (bir "demiryolu projesi" olduğu kadar) bir "petrol projesi" olarak da görülmeye başlanmıştı. Aslında bu konuda Chester Projesi elbette ilk değildi. Nitekim, bölgede demiryolları yapımı için verilen imtiyazların petrol haklarıyla birleştirildiği bir başka büyük proje, Anadolu ve Bağdat Demiryolları projesi, bu konuda yeterince birikim sağlamıştı. Chester Projesi'nin gündeme geldiği ortamı anlamak için bu tarihsel arka planını vermemiz de kaçınılmazdı; bunu yapmayı Üçüncü Bölüm'de deniyorum. Bu bölümde ayrıca, genelde petrol savaşımında ortaya çıkan tekelleri ve bunların Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecindeki önemi tartışılıyor.

Chester Projesi'nin üçüncü boyutu, projenin Türk-Amerikan ilişkile-

rinde bir dönem için hayati öneme sahip olmasıyla ilgilidir. O güne kadar, sadece ticari ilişkiler ve özellikle misyonerlik çalışmaları sonucu bölgeye yerleşmiş olan Amerikalılar için bu proje, bölgede iktisadi ve siyasi boyutlu ilk büyük girişimdi. Bir Amerikan girişimi olarak Chester Projesi'nin tarihinin eksiksiz aktarılması için Amerika'nın bölgeye yerleşme sürecini de anlatmak gerektiğine inandığımdan, bunu Dördüncü Bölüm'de yapmaya çalışıyorum.

Böylece, bu ilk kısımdaki dört bölümde, bir yandan konunun teorik boyutunu verip, diğer yandan projenin gündeme geldiği tarihi zemini özetleyerek, Chester Projesi'nin tarihini anlatmak için hazırlıklar tamamlanmış oluyor.

Bundan sonraki iki kısımda yapmak istediğim, söz konusu iki ayrı dönemde, Chester Projesi'nin tarihini mümkün olduğu kadar çok kaynağa dayanarak anlatmaya çalışmaktır. Bu bağlamda, (en başta sözü edilen teorik boyutla ilgili genel amacın yanında) bu çalışmanın diğer (ampirik boyutla ilgili) genel amacı, şimdiye kadar nispeten ihmal edilmiş bu tarihsel konuyu tüm yönleriyle açığa çıkarmaktır.

Birinci dönemdeki (1908-1914) gelişmeleri neredeyse tamamen ikincil kaynaklara dayanarak özetlemeye çalışırken (Beşinci Bölüm); ikinci dönemdeki (1922-1923) girişimler ile bu konuda Kemalistlerin tutumları ve TBMM'nin neden bu ayrıcalık anlaşmasını onayladığı sorusu, olası tüm kaynaklardan yararlanmaya çalışarak üzerinde en çok ve en detaylı durduğum konulardır (Sekizinci Bölüm). Ancak üzerinde en az bunun kadar durduğum bir konu da, projenin neden hayata geçirilmediğidir. (Altıncı Bölüm). Çünkü bu konu, dönemle ilgili şimdiye kadarki çalışmalarda tamamen ihmal edilmiş ve bu ihmal, "projenin sadece taktik nedenlerle Kemalistler tarafından onaylanmış olduğu" gibi yanlış değerlendirmelere yol açabilmiştir. Oysa tamamen uluslararası konjonktürle ilgili olduğunu düşündüğüm bu konu, Avrupamerkezci-modern standardizasyon adını verdiğim teorinin anlaşılması için özellikle önemlidir.

Bu arada, projenin tarihini anlatırken ortaya çıkabilecek bu iki dönem arasındaki kopukluğu gidermek ve genelde Kemalist hareket üzerine tezlerimin daha iyi anlaşılmasını sağlamak için, Chester Projesi'nin "askıya alındığı" bu aradaki gelişmeleri de iki ayrı bölüm (Altıncı ve Yedinci Bölümler) olarak İkinci Kısım'da anlatmaya çalışıyorum.

Kitabın "tarihbilimsel çalışma" olma boyutuyla ilgili olarak söylemek istediğim şey, mümkün olduğunca çok sayıda ve değişik kaynaktan yararlanarak tarihsel bir olayı tüm yönleriyle ortaya çıkarmaya çalıştığımdır. Ancak bu çalışmanın, her çalışma için geçerli olduğu gibi, kendi konusunda son çalış-

ma olmayacağının bilincindeyim. Chester Projesi'nin tarihiyle ilgili her yeni çalışmanın, bu kitaba yeni bir şeyler katması tek dileğimdir.

Gerek Chester Projesi'nin anlamıyla ilgili, gerekse genelde teorik konulardaki eleştiri ve tezlerim (modelim) ise, bütün genel tezler (modeller) gibi, pratiğe/yaşama uygunluğu oranında güçlüdür ancak. Bu uygunluğun mükemmelliği ise, tek bir neden yüzünden olanaksız kalacaktır her zaman: yaşamın mükemmelliği!

❑

1997 yılında Berlin Humboldt Üniversitesi, Önasya Araştırmaları Enstitüsü'ne sunduğum doktora tezimin biraz değiştirilmiş ve genişletilmiş biçiminden oluşan bu kitabın yıllar süren hazırlanma sürecinde bu çalışmaya katkıda bulunanların sayısı, burada sayılamayacak kadar çoktur. Dolaysız katkıları ve yardımlarıyla bu uzun sürecin bazı aşamalarında yaşamın tüm zorluklarını ve mükemmelliğini benimle paylaşan üç güzel insana; yardımsever tavırlarıyla en büyük desteği sunan Türkiye, İngiltere ve Almanya'daki farklı kütüphanelerin çalışanlarına; doktora çalışması sırasında danışmanlığımı yapan Prof. Dr. Horst Grienig'e; Berlin'deki "Felsefe Grubu" toplantılarında acımasızca eleştirileriyle tezlerimi daha oluşma aşamasında defalarca "sınavdan geçirme" olanağı sunan sevgili Cemal, Mesut ve Ömer'e; kitabın bazı bölümlerini kendileriyle tartışma olanağı bulduğum Berlin FU-Türkoloji Enstitüsü'nden öğrencilerime ve adını burada anamadığım, katkısı bulunan herkese minnet borcumu ifade etmek istiyorum.

Ayrıca, doktora tezimdeki İngilizce ve Almanca alıntıları yayınevi için Türkçeye çeviren Ahmet Fethi ile Neşe Ozan'a; kitabın yayıma hazırlanma sürecindeki içtenlikli ve uzmanca tavırlarıyla gönlümü kazanan Tarih Vakfı Yurt Yayınları'ndan sevgili Ali Berktay ve Osman Köker'e; yayımlanmadan önce bu çalışmayla ilgili düşüncelerini benimle paylaşan Sayın Şerif Mardin'e ve yayımlanma konusundaki katkısı dolayısıyla Sayın Mete Tunçay'a, çalışmanın tüm sorumluluğu doğal olarak bana ait olmak üzere sonsuz teşekkürlerimi sunmayı ihmal etmek istemem.

Bilmez Bülent Can
Berlin

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR *xiv*

BİRİNCİ KISIM: GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM: KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE *3*
(Az)Gelişme Efsanesi *27*
Dünyanın Avrupamerkezci-Modern Standardizasyonu *30*

İKİNCİ BÖLÜM: ORTADOĞU'NUN AVRUPAMERKEZCİ MODERN STANDARDİZASYONUNDA DEMİRYOLLARININ ROLÜ *41*
Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolları *41*
Anadolu ve Mezopotamya Demiryolları İçin Verilen İmtiyaz Mücadelesi *49*

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: PETROL SANAYİİNİN DOĞUŞU VE ORTADOĞU'DA PETROL SAVAŞININ BAŞLANGICI *69*
Tarihte Petrolün Kullanımı *69*
ABD'de Petrol Sanayiinin Doğuşu *70*
Dünyada Ticari Amaçlı Petrol Üretimi *73*
Mezopotamya Dışındaki Ortadoğu Petrolleri *75*

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİNİN BAŞLANGICI VE AMERİKALI MİSYONERLERİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ ÇALIŞMALARI *79*
Misyonerlik Çalışmaları *82*
Osmanlı İmparatorluğu'nda Amerikalı Misyonerlerin Çalışmaları *83*

İKİNCİ KISIM: CHESTER İMTİYAZI'NIN ÖNTARİHİ, 1900-1922

BEŞİNCİ BÖLÜM: KIZIŞAN REKABET VE CHESTER İMTİYAZI İÇİN İLK GİRİŞİMLER, 1900-1914 (CHESTER PROJESİ İSTANBUL'DA) *93*
Anadolu ve Mezopotamya'da Demiryolları ve Petrol Savaşı, 1900-1908 *94*
a) Demiryolları Savaşı *94*
b) Mezopotamya Petrolleri İçin Verilen Savaş *101*
Büyük Şirketlerin Bölgede Petrol Satış Rekabeti *111*
Chester Grubu'nun İlk Girişimleri ve Uluslararası Rekabet, 1908-1914 *112*
a) 1908 İlkbaharı-1911 Yazı *112*
b) 1911 Yazı-1912 İlkbaharı *150*
c) 1912-1914 *154*
Bölgenin Paylaşımı İle İlgili Uluslararası Gizli Anlaşmalar *164*

ALTINCI BÖLÜM: İMTİYAZ MÜCADELESİNDEN SICAK SAVAŞA: 1. DÜNYA SAVAŞI YILLARI, 1914-1918 *167*
Osmanlı İmparatorluğu'nun Savaşa Katılımı ve Savaşın Kendisi İçin Anlamı *168*
Savaş Sırasında Petrol Mücadelesi *173*
Savaş Yıllarında Demiryolları *176*
Devletlerarası Gizli Paylaşım Anlaşmaları *177*

YEDİNCİ BÖLÜM: SAVAŞ SONRASI YENİ DÜZENLEMELER VE KURTULUŞ SAVAŞI, 1918-1922 *182*
Mütareke Yıllarında Petrol Pazarlıkları ve Ankara Hükümeti *197*
Chester Grubu'nun ABD'deki Hazırlık Çalışmaları *219*
Mütareke Yıllarında Demiryolları *225*

ÜÇÜNCÜ KISIM: CHESTER İMTİYAZI ANKARA'DA, 1922-23

SEKİZİNCİ BÖLÜM: ANKARA'DAKİ GİRİŞİMLER, VARILAN ANLAŞMALAR, MECLİS'TEN ONAY VE TEPKİLER-TARTIŞMALAR *231*
Ankara'daki Girişimler ve Uluslararası Rekabet *231*
TBMM'de Projenin Onaylanması *225*
Projenin Kapsamı *261*
a) Tarım Anlaşması *262*
b) Demiryolu Yapımı ve Yeraltı Kaynaklarının İşletilmesiyle İlgili İmtiyaz Anlaşması *267*
c) Yeni Ankara Şehri Kurma Planları *271*

İmtiyaz Anlaşmasının TBMM'de Onaylamasından Sonraki
Tepki ve Tartışmalar *272*
a) Türk Basını, Türk Hükümeti ve Kamuoyu *273*
b) ABD (Hükümet ve Kamuoyu) *284*
c) Fransızların Projeye Tepkisi *291*
d) İngilizlerin Tavrı *294*
e) Almanca Basın *297*

DOKUZUNCU BÖLÜM: PROJENİN SONU *303*
Lozan Görüşmelerinin İkinci Dönemi ve Chester Projesi *304*
Chester Projesi'nin Sonu *312*
Değerlendirme *330*

DÖRDÜNCÜ KISIM: GENEL DEĞERLENDİRME

ONUNCU BÖLÜM: SONUÇ *339*

EKLER *362*
1- Harita *363*
2- Nouveau Contrat pour les Machines Agricoles *364*
3- Türk-Amerikan Ekonomik Anlaşması (Dr. Karl Krüger) *369*

KAYNAKÇA *374*

DİZİN *392*

KISALTMALAR

Annals:	Annals of the American Academy for Political and Social Sciences
Asia:	Asia The American Magazine on the Orient
TBMMZC:	Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre I, Cilt 28, İçtima 20
TBMM-ZCa:	Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre I, Cilt 29, İçtima 21
BfvRuV:	Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre
CH:	Current History
DAAA:	Die Diplomastischen Akten des Auswärtigen Amtes 1871-1914
DBFP:	Documents on British Foreign Politics
DIE:	Devlet İstatistik Enstitüsü
DÜSTUR:	Düstur, 3'üncü tertip, Cilt 4, (Şarki Anadolu Demiryollarına Dair) Kanun no. 397
EG:	Euräische Gespräche
EO:	L'Economiste d'Orient
FA:	Foreign Affairs
GPEK:	Die Grosse Politik de Europäischen Kabinette
FZ:	Frankfurter Zeitung
LA:	Living Age
NE:	The Near East
NBT:	National Bank of Turkey
NZZ:	Neue Zuriche Zeitung
MR:	Montanistische Rundschau
OADC:	Ottoman-American Development Company
OAEC:	Ottoman-American Exploration Company
PRFRUS:	Papers Relating to Foreign Relations of United States
PSQ:	Political Science Quarterly
TAM:	The Atlantic Monthly
TCR:	The Contemporary Review
TNR:	The New Republic
TPC:	Turkish Petroleum Company
WRPJ:	Wirtschaftspolitische Rundschau der Preussischen Jahrbücher

BİRİNCİ KISIM

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

> Avrupalılar kendilerini "Seçilmiş İnsanlar" olarak görüyorlardı. Bunu itiraf etmekten utanmamalılar. *Gentiles*'leri [kâfirleri] seyrettiklerinde, Avrupa'nın kültür mirasını alabilmek için kendilerininkini bir kenara bıraktıklarını görüyorlardı, hem kendilerini hem de kültürel olarak kendilerine benzeme gayreti gösterenleri tebrik ediyorlardı. Avrupalılar kendi kendilerine şevkle, "Bir günahkâr daha dinsizlerin kirli oyunlarından pişman oldu ve Gerçek İman'a sarıldı" diyorlardı. (Toynbee, 1991:99)

Çalışmamın çıkış noktası, en genel anlamıyla, Avrupa'nın, "Avrupa-dışı" veya "Avrupa-olmayan" ile ilişkileridir. Amacımız bu ilişkileri, dünü, bugünü ve yarınıyla "anlayan" ve "anlatan" (*normative* olmayan, *descriptive*) bir "teori" geliştirmek veya bir "model" kurmaktır.[1]

Bunu yaparken, bu modele ait terminolojiyi (yeni kavramlar uydurarak değil, mevcut kavramlara niceliksel -geniş/dar gibi- veya niteliksel ola-

---

1 Anlaşılan, daha boşlarken yapmam gereken ilk şey bir itirafta bulunmak olacak: işimiz "genellemek" ! ; çünkü bence, *varolmak, sınırlara sahip olmaktır!*. Varoları "algılamak" ve daha sonra "bilmek" ise zaten bu sınırları "kabul etmek" veya bu sınırlar konusunda bir "ortak-algı"ya sahip olmak demektir. Benim "genellemek" eyleminden anladığım şey bunu da kapsar. Bu "sınır"larından emin olduğumuz ölçüde bir "şey"den bahsedebildiğimiz için, kesinlikle mutlak olmayan (belki de hiç olmayıp, sadece "*hayali*" olan!) bu sınırların "bilincinde olma", onları "tanıma" ve "tanımlama" çabası, bir insan için ilksel (ve ontolojik, varoluşsal) bir eylemdir/amaçtır. Bu bağlamda burada ele alınan konu, diğer "disiplin"lere girdiği oranda o disiplinlerin hepsinin ve hepsinden önce epistemolojinin konusudur. Ayrıca, aşağıda disiplin içi tartışmalarına ve terminolojisine başvuracağımız bilim felsefesinin de (birçok yönüyle) konusudur: hem Avrupamerkezci modern paradigmayı (tarihsel süreci ile birlikte) anlama çabası, hem de bu paradigmanın diğer paradigmaları standartlaştırma sürecinin tahlili sırasında ortaya çıkan bilimsel yaklaşımların eleştirisi sırasında...

rak farklı anlamlar yükleyerek geliştirdiğimiz bir terminolojiyi), tarihsel arka planını vererek kullanmaya çalışacağız.

Daha sonra derinlemesine tartışmak üzere, ilk olarak değinmek istediğim şey, "Avrupa"yı sadece bir "kıta" olarak ve *Avrupamerkezciliği* de Avrupa taraftarlığı anlamında "Avrupacılık" olarak anlamadığım; kendi özgün *epistemesine/problematiğine* ve pratiğine sahip bir *paradigma* olarak aldığımdır. Bu bağlamda, yukarıda sözünü ettiğim, çıkış noktamı oluşturan Avrupa'nın Avrupa-dışı ile ilişkileri konusu, daha genel bir konunun, (Avrupamerkezci modern paradigmanın sadece birini oluşturduğu) genelde "paradigmalar arası ilişkiler" konusunun bir parçasıdır.[2]

Bu konunun incelenmesiyle ilgili söylenmesi gereken ikinci önemli şey, bu alandaki çalışmaların (yani bu ilişkiyi anlama ve anlatma amacıyla "model" kurma çalışmalarının) *disiplinlerarası* olmak zorunda olduğudur. Daha doğrusu, öyle olduğu oranda amacına ulaşacağı; yani "başarılı" ve "iyi" olacağıdır. Bugüne kadar kurulagelen modellerin çoğunun ve hâkim modellerin hemen hemen tamamının "*monodisciplinary*" özellikleriyle (ve bu özellikleri oranında) büyük "eksiklik"lere ve -ait olduğu Avrupamerkezci-modern paradigmanın işbölümü/uzmanlaşma (*specialization*) anlayışının bir yansıması olarak- kendi özgün terminolojisini ve epistemesini oluşturacak kadar, kendine yeten, kapalı birer alt-disiplin olmaya mahkûm olduklarını aşağıda göstermeye çalışacağız.

Avrupa'nın Avrupa-dışı ile ilişkilerinin incelenmesinde dikkati çeken bir şey, sonuç olarak belki de aynı "genelgeçer" teorinin peşinde olunma-

---

2 Burada bu konuyla ilgilenirken, tamamen bu sürecin (Avrupamerkezci-modern paradigmanın diğer paradigmalarla ilişkileri sürecinin veya Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecinin) donelerini veya molzemelerini kullanmakla birlikte; bazen bu genel konuda (paradigmalar-arası ilişki/standardizasyon süreci konusunda) da genel çıkarımlarda bulunarak, -bir teori veya "model" kurma yolunda, "genel kanunlar" bulma anlamında- yer yer "tümevarımcı-indirgemeci" bir yaklaşım izliyorum. Ama doğaldır ki, (tamamen olmasa da ve diğer paradigmalar arası ilişkilerden de oldukça sınırlı oranda doneler alınsa da) bu daha dar "alan"ın "daneleri" ile kurduğumuz (bir "genelleme" olarak, *a priori* ve *ad hoc* varsayımlardan oluşan ve tanımı gereği genişliği/genelliği oranında büyük yanılgı payına sahip) bu modelin geçerli sayıldığı alan genişletildikçe (yani model genelleştirildikçe) daha büyük "yanılgı pay"ına sahip alacaktır. Ama bunun bilincinde olarak kurulan bu model, (birinci dipnotta da değindiğim gibi) zaten bilginin "genelleme" olduğu anlayışından ve genellemenin/sınırların "kabullenilme"sinden yola çıkmaktadır.

Ayrıca birey ("anlık"lığı bir tarafa bırakılacak olursa) bir "en küçük veya en dar paradigma" olarak kabul edilirse, bireyin "diğeri" ile ilişkisinin, -bütün tartışmamızın çekirdeğini oluşturduğu- bir "mikro standardizasyon" örneği olduğu iddia edilebilir. Böylece tamamen psikolojinin mıntıkasına/muhitine girmiş oluruz... (Burada her iki bağlamda da, Turnier'in *Cuma*'sındaki "sorunsal" söz konusudur).

sına rağmen, tüm dünya için çıkarımlar yapmak amacıyla sadece belli bir bölgenin "örnek" alınmasıdır. (Doğal olarak bu da "anlamak" için "sınırlamak", "karşılaştırmak" ve "indirgemek" gerektiğini tekrar gösterir ki, bir başka bağlamda yine genellemek anlamına gelir). Örneğin Latin Amerika'nın Avrupa/Batı ile ilişkilerini inceleyenler adeta kendi aralarında ayrı bir "disiplin-benzeri" yaratmak durumunda kalmışlardır. Bu, "örnek olay" ve "örnek dönem" seçme tavrı, genelleme yapmak için atılması gereken ilk adım olmaktadır. Bu, bütünü anlamak için onun içinden bir parçasını alma olayında, söz konusu parçanın (zaman ve mekân bağlamında en küçükten en büyüğüne kadar her birinin) seçilmesinin nedeni de, bu parçanın kendi içinde bir bütünlük oluşturacak (yine genelleme!) diğer parçalardan oluştuğunun varsayılmasıdır. Bu seçilen örnek olay ve dönemler üzerine yaptıkları derinlemesine incelemelerden ortaya çıkan teorilerin genel geçerliğini ispatlamak için de teorisyenler, vardıkları sonuçları, diğerlerinin diğer parçalar (diğer bölgeler ve zamanlar) üzerine yaptıkları derinlemesine araştırmaların sonuçları ile karşılaştırmaktadırlar. Aslında bu da bir tür işbölümüdür; veya daha doğru bir deyişle "bölge-bölüşümü" ve/veya "dönem-bölüşümü"... (Bunun, hangi oranda "insan kapasitesinin yetersizliği"nden ve hangi oranda "bütün üzerine derinlemesine incelemelerin imkânsızlığı"ndan/zorluğundan kaynaklandığı ayrı bir tartışma konusudur. Bizi burada ilgilendiren, bu gerçeklikten dolayı mevcut modellerin -"kaçınılmaz"- eksiklikleri ve yanlışlıklarıdır).

Bu ilişkilerin incelenmesi/tartışılmasıyla ilgili çalışmaların ortaya çıkardığı geleneklerden biri, (pratik/gerçek veya politik hayattaki bölünmeye de denk düşen) bu bölünmelerin "coğrafi konum" temelinde gerçekleştirilmesidir. Kıta bağlamında yapılan (Afrika, Latin Amerika, Asya gibi) bölünmeler, bu kıtaların kendi içinde (her şeyden önce coğrafi) bir bütün oluşturdukları varsayımından ileri gelmektedir. (Braudel ise, "kıta" gibi bir coğrafi "yapı"yı değil, bir içdenizi, Akdeniz'i -bir yapının merkezi olması anlamında- referans alarak bir "bütün"den söz ederken, yine coğrafi bir olgudan yola çıkmaktadır örneğin). Bu, coğrafi bölünmeler üzerine kurulu araştırma geleneğinin adı akademik çevrelerde "*area studies*"dir. Burada ilginç bir paradoks ortaya çıkıyor: Geneli anlamak için uygun bir model oluşturmaya veya genelgeçer doğrular bulmaya yönelik "mekânsal ve zamansal sınırlamalar üzerine kurulu" bu araştırmalarda tekdisiplinli (*monodisciplinary*) olma özelliği ortadan kalkıyor; tam tersine "disiplinlerarası" (*interdisciplinary*) olma özelliği önplana çıkıyor. Yani, seçilen "*alan*"ı bir bütün olarak ve her yönüyle inceleme kaygısı ve anlayışından dolayı sosyal bilimlerin birçok disiplinini kapsayan çalışmalar

ortaya çıkıyor.[3] Mekânsal sınırlama için söylenenler, dönemsel sınırlama için de geçerlidir. Bu bölünmenin "yararlı" veya işlevsel olduğu ve belki de kaçınılmaz olduğu da...[4]

Bu çalışmada, ulaşmak istediğim "genelgeçer" doğrular ve kurmak istediğim model veya geliştirmek istediğim yöntem[5] için mekânsal ve zamansal sınırlamayı şu sırayla yapmaktayım:

Kısaca, en genel anlamda teorik konumuz, Avrupamerkezci-modern paradigmanın diğer paradigmaları standartlaştırması. (Böyle bir konuyla ilgilenenler için, bu paradigmanın bizzat kendisi ve onun oluşum süreci de önemli bir tartışma konusu olacaktır doğal olarak).[6]

---

3 Diğer örneklerin yanı sıra Oryantalizm bu konuda güzel bir örnek oluşturur. Türkiye'nin tanınmış düşün adamlarından Hilmi Yavuz'un bu konudaki tavrı ise oldukça ilginç: Yavuz, uzmanlaşma ve "alt displinlere bölünme"den yana bir tavır sergilerken (Yavuz, 1987b), Türkiye'de bunun yeterince yerleşmemiş olmasından yakınmaktadır. Türkiye düşün dünyasının "özgün" yazarlarından Cemil Meriç ise, tam tersine, bu durumdan çok olumlu bir şeymiş gibi bahsediyor (Meriç, 1994).
Meriç'in sözü edilen makalesinde anlatılanlar, standartlaştırının da standartlaştırıldığını çok güzel anlatıyor: Doğal olarak Avrupamerkezci-modern paradigmanın araçları ve yöntemleri ile Şark'a bakan bu ilk Oryantalistler "Orient"ten (klasik çağla ve Hindistan'la sınırlı olmak üzere) en çok etkilenip, Avrupamerkezci-modern paradigmanın en kıyısına/periferisine düşecek; yer yer o paradigmanın "katı çekirdek"ine yönelik köklü eleştiriler getirecek; "akılcılık" gibi en temel yöntemine cepheden karşı olabileceklerdir... Oryantalizm ile ilgili Said'in klasik eserinin (Said, 1991) yanı sıra önerebileceğimiz kaynaklar şunlar olabilir: Meryam Cemile, *İslam ve Oryantalizm*, Seçkin Yay. İst., 1989; Asaf Hüseyin, Robert Olson, Cemil Kureşi, *Oryantalistler ve İslamiyatçılar*, İnsan Yay., İst., 1989; Bryan Turner, *Marks ve Oryantalizm*, Kaynak Yay., İst., 1984; Bryan S. Turner, *Oryantalizm, Kapitalizm ve İslam*, İnsan Yay., İst., 1991.

4 "Her tarihsel çalışma geçmiş zamanı bölümlere ayırır, onun kronolojik gerçekleri arasından, az veya çok bilinçli tercih ve önceliklere göre seçim yapar" (Braudel, 1992:54). Bu, bizce, kaçınılmaz ve normaldir. Biz de bu çalışmada -kaçınılmaz olarak- aynısını yapacağız zaten!.. Bizim iddiamız, bunun "farkında/bilincinde olmak" ve başından bunu ilan etmek gibi bir farklılığa sahip olmaktır. Dolayısıyla benim "model"im, diğer modellerin (hatta kurulacak herhangi bir modelin) en temel anlamda eksikliklerini "haykırarak" oluşurken, kendisinin de aynı nedenle eksik olduğunu unutmayacak; ama bunların her biri kadar da kendisinin "daha doğru/gerçekçi/elverişli/işlevsel" olduğunu; daha doğru bir deyişle gerçeğe "daha yakın" olduğunu veya gerçeğe yaklaşmak için daha iyi araçlar, yöntemler ve bakış açısı sunduğunu iddia edecektir. (Ulaşılabilecek böyle bir gerçeğin olup olmadığı ise yüzyıllardır felsefenin en çok tartışılagelen konusu olmuştur ve bence öyle de kalacaktır).

5 Bir model veya teori, bunun ne kadar imkânsız olduğunu önerecek olsa bile, bizzat bu önermesiyle -tüm dünyanın ve tüm zamanların anlaşılması için (veya anlaşılmayacağının anlaşılması için)- bir teori veya model önerisidir. Model ve teori kavramını bu kadar geniş anlamıyla ele alıyorum .

6 Standartlaştırılan diğer paradigma mıdır; yoksa bu diğer paradigma içerisindeki bölgeler, insanlar veya dar anlamıyla "kültürler" midir? Bu tartışılması gereken bir sorundur. Ancak paradigmalar arası bir standardizasyondan bahsedeceksek Kuhn'un paradigmaların eşölçülemezliği/kıyaslanamazlığı tartışmalarını dikkate almalıyız.

Bu çalışmada bu çok genel konuyu sadece belli boyutlarıyla tartışırken, *Şark*'ın bir parçası olarak Ortadoğu'yu (veya daha az kullanılan şekliyle, Batı Asya'yı); yani, daha sınırlı ve doğru bir deyişle Önasya'yı üzerinde çalışacağım bölge olarak seçiyorum.[7] Ancak belli bir dönemini ele alarak bu bölge ile ilgili derinlemesine ve "yakın plan" araştırma ve tespitler yaparken ve özellikle bunlardan yola çıkarak genel geçer doğrular elde etmeye çalışırken, hep, dünyanın diğer bölgelerindeki paradigmaların standardizasyonu konusunda ("Almanya'nın Afrika'da sömürgecilik deneyimi" veya "Amerikan emperyalizmi" gibi konulardaki, kendi özgün araştırmalarımın dışında) başkaları tarafından yapılmış kapsamlı ve yakın plan araştırmaların sonuçlarından ve bu sonuçlardan yola çıkılarak kurulmak istenen modellerin savunucuları arasındaki teorik tartışmalardan da yararlanılmaktadır. Daha doğrusu onları hep aklımın bir köşesinde tutmaktayım.[8]

Çalışmamda seçtiğim dönemin (20. yüzyılın ilk çeyreğinin) ise konumuzla ilgili genel teoriler oluşturmak veya onları tartışmak/test etmek için -birçok nedenden dolayı- çok uygun olduğuna inanmaktayım. Çünkü bu dönem, bir yandan Avrupa (siyasi yayılmacılık anlamında) emperyalizminin doruk noktasını ve aynı zamanda bu tür yayılmacılığın tasfiye sürecinin başlangıcını oluşturuyordu. Bunun nedeni, hem Avrupa'da bu konuya

---

7 Bu kavramların ne kadar Avrupamerkezci veya oryantalist olduğu ve sınırları ayrı bir tartışma konusudur. Bu kavramların kullanım sürecini incelemek, ilginç bir standardizasyon öyküsü ortaya çıkarabilir ama, burada, Ortadoğu'nun "orta"lığının ve Doğuluğunun nereden geldiğinin ve "Önasya"nın kime göre "ön" olduğunun düşünülmesi gerektiğini söylemekle yetineceğim. Ancak ortaya çıkan bu kavramların ve bu kavramlarda ortaya çıkan -kelimenin dar anlamıyla- Avrupamerkezciliğin yargılanmasından (normatif bir tartışma olacaktır) çok, tespitiyle yetiniyorum.
Belli bir oranda bu Avrupamerkezciliğin kaçınılmazlığını da söylüyorum. Bu tavrımla da, Avrupa'nın yargılanmasında, onun standardizasyon çabalarını -dolaylı olarak da olsa- nispeten masumlaştırdığımın/meşrulaştırdığımın da farkındayım!

8 Aslında, bu derinlemesine ve yakın-plan çalışmalarda ortaya çıkan sonuçları (bu bir eser/ kitap-makale anlamında da anlaşılabilir, ortaya çıkan teoriler ve tezler olarak da) birer "ikincil kaynak" olarak kullanarak geliştirilen ve en azından zaman tasarrufu nedeniyle "disiplinlerarası"lığa *(interdisciplinarity)* daha çok izin veren bir yöntemin mi; yoksa derinlemesine araştırmalar yapmanın mı "genel" ve "gerçeğe uygun" doğruları bulmaya daha yatkın oldukları ilginç bir tartışma konusudur. Özellikle Türkiye Tarihi çalışmalarında, bunlardan birincilerin daha şanslı ve popüler oldukları dikkati çekmektedir. Örneğin Osmanlıca bilmeden, hiçbir arşiv çalışması yapmadan (yani birincil kaynaklardan uzak), ama yapılmış tüm bu tür çalışmaları izlemeye çalışan ve farklı disiplinlerden yararlanmaya, farklı alanlarla ilgili (ikincil de olsa) çalışmaları takip etmeye daha yatkın olan bir "Türkiye tarihi tartışmacısı"nın, bir "Türkiye tarihçisi"nden, bu genel teorileri tartışma konusunda daha "başarılı" (özellikle, genel kabul görmüşlüğü ve popülerliği de bunun ölçütlerinden biri olarak sayarsak) olduğunu söyleyebiliriz.

yaklaşımdaki değişme, hem de çevre ülkelerdeki, Avrupa'ya güven veren standardizasyon çalışmalarının düşünsel alandaki başarısı idi. "Avrupa gibi olmak" bu dönemde tüm dünyaya yayılmış bir düşünceydi ve bunun yolu Avrupa'nın kapitalist dünya sistemi içinde kalmaktı. Bunun için Avrupa'ya ait siyasi, iktisadi, teknik, askeri ve kültürel kurumların ve araçların ithalinden ibaret bir "Avrupa taklitçiliği" söz konusuydu. Bu süreci sonradan bozan sadece 1917 Ekim Devrimi oldu. Öyle ki, ilk dönemlerde, Batı'da bu devrim dolaysız olarak Avrupamerkezci-modern paradigmaya karşı büyük bir tehdit olarak göründü. Oysa, aslında söz konusu olanın aynı paradigma içerisinde iki ayrı blok oluşumu olduğuna ileride değineceğiz.

İşte Chester Projesi ve onun hikâyesi bu zamansal ve mekânsal sınırlara denk düşmektedir. Yani bu çalışma, zamansal ve mekânsal sınırlamaları bir "örnek-olay"a bağlı olan, bir "*vaka çalışması*" olup, daha genel anlamda, kendisine Önasya'yı bölge olarak seçmiş (ve böyle bir mekânsal sınırlanma ile belirlenmiş) "*alan çalışmaları*" içinde yer almaktadır (Bu çalışmanın hazırlandığı enstitünün adının ifade ettiği şekliyle *Vordeasienstudien*). Bir örnek-olay olarak çalışmamızın pratik merkezine oturan Chester Projesi'nin tarihini anlatarak sergilemeye çalıştığımız Önasya'nın Avrupa'ya eklemlenmesi süreci, daha geniş olan sorunsalın çekirdeğini oluşturmaktadır sadece: Önasya'nın Avrupamerkezci-modern standardizasyonu. Bu olay etrafında yer alan birçok konuyu da (Türkiye Kurtuluş Savaşı, emperyalistler arası genel mücadele ve bunun bir parçası olarak bölgedeki politik nüfuz, demiryolu ve petrol mücadelesi gibi konuları) içeren bu sorunsal, yukarıda sözü edilen daha genel sorunsalların (Şark'ın standardizasyonu/Oryantalizm, Avrupamerkezci-modern standardizasyon ve genelde standardizasyon) bir parçasıdır.[9]

---

9 Ancak bu mekânsal ve zamansal sınırların mı önce belirlenip daha sonra Amiral Chester'ın çalışmamda "baş aktör" olarak seçildiği; yoksa Chester'ın hikâyesinin mi daha başından çalışmamın tüm (mekânsal ve zamansal) pratik sınırlarını belirlediği sorulacak olursa, "ikisi de" derim. Çünkü benim yaptığım, belli sorulara cevap bulmak için (yani kafam sorularla dolu bir şekilde ve -en azından bu konularda- cevapsız olarak) yola çıkarak, bu sorulara cevap aramak olmamıştır/değildir. İlk baştaki sorunum, Kurtuluş Savaşı'nın "anti-emperyalist" olup olmadığıydı ki, bu sorunu araştırmaya bile kafamda -mevcut olanlardan farklı- bir cevapla başlamıştım aslında: "Hiç de değil!" Ama ilk başlarda içinde bulunduğum alt-paradigma Marksizm olduğundan, çalışmamın amacı daha çok, bu alt-paradigmanın terminolojisi ve mentalitesiyle, Lenin'in emperyalizm teorisinin yanlış anlaşıldığını ve Kurtuluş Savaşı'nın -bilinçli veya değil- yanlış değerlendirildiğini ispatlamaktı. Ama yaşadığım araştırma ve tartışma süreci, sandığımdan daha karmaşık bir durumla karşı karşıya olduğumu gösterdi. Hem içinde bulunduğum alt-paradigmayı, hem de daha sonra onun ait olduğu genel paradigmayı daha eleştirel bir yaklaşımla tartışmaya başladığımda, ilk başta kafamdaki -doğruluğunu ispatlamak istediğim- cevapla,

Böylece bu çalışmada başrolü oynayacak iki coğrafyadan birinin (bugünkü Türkiye ve Mezopotamya'yı kapsayan Önasya'nın) sınırlarının, tüm hetorejenliğiyle, -onları bizim öznel olarak belirlememiz anlamında- "hayali" *(imaginary)* ama, makûl olduğunu belirttikten sonra; benzer bir tartışmayı Avrupa için de yapabiliriz. Böyle bir tartışma Avrupa söz konusu olduğunda daha zor olacaktır. Bu, hem Avrupa'yı bir coğrafya olarak alırsak böyledir; hem de bir paradigma olarak alırsak. Ancak (ilginç olabileceğine inanmama rağmen) bu coğrafyanın sınırları, herhangi bir dönemdeki "Avrupalılık" derecesi veya birliği ve bütünlüğü (homojenliği) burada tartışılmayacak. Avrupamerkezci modern paradigmanın oluşum ve modern-öncesi paradigmadan kopuş süreci de tartışılmayacak burada. Ama bu konunun, genelde dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyonunu anlamamızda anahtar bir role sahip olduğunu da belirtmek zorundayız.

Avrupamerkezci-modern paradigmanın oluşum süreci, Avrupa'nın kendi içinde gerçekleşen bir tür "iç-standardizasyon" sürecinden başka bir şey değildir aslında. Bu standardizasyonun tarihini incelemek, Avrupa'nın siyasi, kültürel, düşünsel/felsefi tarihini ve bilim tarihini incelemek demektir ki, bunu burada gerçekleştirme iddiasında değilim kesinlikle.[10]

Bizim kullandığımız "Avrupamerkezcilik" kavramının kaynağındaki "Avrupa" sözcüğünün tek kullanılış nedeni, bu paradigmanın çıkış noktasının ve oluşum yerinin Avrupa olmasıdır. Daha sonra bu kavramın sınırlılığı (gerçekle bire bir eşleşmedeki eksikliği) görülünce daha geniş coğrafyalar seçilecektir: *Batı* (*Okzident*) veya *Kuzey* gibi. Bir paradigma olarak aldığım şeyin bu coğrafyayla ilgisi sadece "isim-babalığı" bağlamında olduğu için, bu sorun tartışmalarımızı hiç etkilemeyecektir. Nitekim,

---

başından beri sahip olduğum ve sürekli değişime uğrayan sorun ve yeni oluşan sorun ve cevaplar birbirlerini etkileyerek ve hiçbirinin "belirleyici" bir etkisi olmadan bugünkü sorunsalın içinde buldum kendimi. (Yani -Popper'in kavramlarıyla konuşacak olursak- hem doğrulamacı hem de yanlışlamacı yöntemlerle geldik bu noktaya. Popper'in ve genelde felsefenin/bilim felsefesinin, "hipotezin önce gelip gelmediği" tartışması ve "doğrulanma-yanlışlanma" metodlorının tartışması için bkz. Lokotos-Musgrove, 1992; Demir, 1992; Kuhn, 1982)

10 Modernleşme/gelişme bağlamında yapılmış olan üç çalışmayı özellikle anmak istiyorum: Ulrich Menzel-Dieter Senghaos, *Europas Entwicklung und die Dritte Welt*, Fronkfurt a.M., 1986; Dieter Senghoas, *Von Europa lernen. Entwicklungsgeschichtliche Betractungen*, Frankfurt a. M., 1982; Ulrich Menzel, *Auswege aus der Abhängigkeit. die entwicklungspalitische Aktualität Europas*, Fronkfurt a. M., 1988. Bu çalışmaların özelliği, bu iç standardizasyon sürecini ve bu konuyla ilgili yaklaşımları incelerken, dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyonunu anlamamıza yardımcı olacak bir yöntemle pratik süreci aktarmış olmalarıdır.

(dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyon süreci geriye dönüşü olmayacak bir aşamaya geldiği için) bir paradigma olarak "Avrupa" bugün tüm dünyadır! Bir başka deyişle bugün tüm dünya Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecinin geriye dönülmez bir aşamasında yer almaktadır.[11] Bu "tamamlanmışlık", sadece, diğer tüm paradigmaların geriye dönüşü olmayacak şekilde standardize edildiği (asimile edildiği veya tasfiye edildiği) anlamına gelmektedir. Bu, standardize olmuş modern-öncesi "klasik" paradigmaların birçok değeri (kılık-kıyafet, yeme-içme gibi günlük yaşam normları) bizzat modernistlerce "geri kalmış" bulunup tasfiye edildikten bir süre sonra, daha doğrusu içinde bulunduğu paradigma "alternatif" olmaktan çıktıktan sonra o paradigmadan bağımsız olarak "nostaljik" ve "folklorik" bir olgu olarak değerlendirilmektedir. Bu, Avrupamerkezci-modern standardizasyonun en çarpıcı özelliklerinden biridir. Buna "müzeleştirmek" diyoruz. Bunun en iyi örneği, Türkçeye "folklor" adıyla yerleşmiş olan teorik ve pratik faaliyetler bütünüdür: Halkbilim (*sic*). Bu, aslında, modernleşme sonrası arta kalmış, "modern-öncesi" malzemelerin "müzeleştirilmesi"nden ibarettir.

Avrupamerkezci-modernistlere göre, bir ülkenin gelişmişliği, onun klasik yapısının tasfiyesiyle doğru orantılıdır. Dolayısıyla, çevre ülkelerde her türlü düşünsel hareketi enlemesine kesen bir kriter olarak "ilericilik-gericilik" veya "ilericilik-muhafazakârlık" ayrımı hâkim olur. "İlericiler"in -yerine modern olanı geçirmek üzere- tasfiye etmek istediği, "gericiler"in ise "muhafaza" etmek istediği günlük yaşamda göze batan "geleneksel değerler" olmuştur. Modernleşme süreci ilerledikçe bu geleneksel değerler, sözünü ettiğimiz bu "müzeleştirme" işlemine maruz kalırlar.

Bu bağlamda, bu geleneksel değerler yeni halleriyle günlük yaşamın bir parçası olmaktan çok, genellikle "seyirlik" birer malzemedirler. Bunun en çarpıcı örneğini Türkiye'deki gibi gönüllü modernleşmeci/Batılılaşmacı devletlerin jakoben yönetimlerinin uygulamalarında görmekteyiz. Örneğin, günlük yaşamının bir parçası olarak giydiği "modern öncesi" veya geleneksel ("köylü"!) kıyafetleri ile bir devlet dairesine giden vatandaş, bu kıyafetlerinden dolayı ("geri"liği tasdik edilmiş olduğundan!) hor görülmekte ve modern kıyafetler içindeki vatandaşın gördüğü saygıya muhatap olamamaktadır. Burada çarpıcı olan, bu tavrın bizzat o "köylü" tarafından da onaylanması, en azından kabullenilmesidir. Çünkü onun için de

---

11 Bu tez, haklı olarak, Kautsky'nin "ultra emperyalizm" kavramını, Lenin'in "dünyanın emperyalist paylaşımının tamamlandığı" tezini ve bugünkü küreselleşme *(globalisation)* tartışmalarını hatırlatacaktır. Hepsinin işaret ettiği şeyin aynı olduğuna inanmaktayım.

"üstünlüğü ve ileriliği" kesin olan "modern"e ayak uyduramaması sorunun kaynağıdır. Nitekim bizzat aynı "köylü" kendi çocuklarını modern toplumun değerleri ve normlarıyla donatmaya çalışır. Kendisinin kaderi, geçiş sürecinde yaşadığı için, teorik olarak onayladığı bu değerleri kendi yaşamına uygulayamayacak kadar "gelenek" (alışkanlık) tarafından engellenmesidir. Ancak bunun geçici olduğu ve geleceğin modern olana ait olduğu herkesin ortak kanısıdır. Burada en çarpıcı olan, geleneksel kıyafetlerinden dolayı o "köylü"yü hor gören ve bu kıyafetlerin tasfiyesi için çaba sarfeden modern sistemin, o kıyafetler içerisinde (sadece sahnede, seyirlik olmak üzere) "halk dansları" oynayan gençler yetiştirmesi ve bunun kendisinin "ulusal kültür"ünü oluşturduğuna inanmasıdır.

Bu örnek, "paradigma" ve "standardizasyon" kavramlarının daha iyi anlaşılması için de önemli ipuçları taşır: Geleneksel paradigmanın standardizasyon sürecini yaşayan toplumlar, "geri dönülmeyecek şekilde" kendi paradigmalarından koparlarken, Avrupamerkezci-modern paradigma içinde de özgün bir konuma sahiptirler. Bu, bize "eşitsiz gelişme" kanununu hatırlatırken; daha sonraki yıllarda birçok Marksistin bu çevre ülkelerdeki "çarpık" yapının farkına varmalarına ve "dönüşüm" yerine "eklemlenme" *(articulation)* kavramını kullanmalarına yol açmıştır. Bu tür teorilerin, özellikle 1950'li yıllardan sonra gerçekleşen hızlı "kapitalistleşmeye" rağmen, çevrenin yeterince Avrupalılaşmadığının anlaşılması veya gözlemlenmesi sonucu ortaya çıktıklarını belirtmek gerekir. Bu, "gelişme teorileri"nin, "iktisadiyatçı"lıklarının (ekonomizm) ve "dar anlamda Avrupamerkezci"liklerinin sorgulanmasına yol açtı. Buna, çevre ülkelerinin, ne kadar gelişirlerse gelişsinler, bir yönüyle veya bazı yönleriyle (özellikle siyasi, kültürel ve sosyal değerlerin yerleşmesi anlamında) Avrupa'nın gerisinde(!) kalmaları (veya kalmayı yeğlemeleri) neden oldu. Üstelik bu durum "küreselleşme" sürecinin bu kadar ilerlemiş olduğu bir dönemde söz konusu olmaktaydı. Bu nedenle her şeye rağmen bütünsel bir "yapı" olarak görünen (yeni!) dünya düzeni, merkez ülkelerin ön tekerlekleri, çevre ülkelerin de arka tekerlekleri oluşturduğu bir arabaya benzetiliyor ve böylece bunların "ilerlemeleri"nin birbirine bağlı olduğu kabul edilirken, arkadakilerin öndekilere yetişememeleri de bir "kader" gibi sunuluyordu. En azından bu "dünya düzeni"nde! Bence bu teorilerin anlamaya ve anlatmaya çalıştığı bu durum, standardizasyonun "diyalektik" niteliği anlaşıldığında daha iyi kavranılacak ve anlatılabilecektir: Standardizasyon sonsuz bir süreçtir... Varabileceği en son yer, her bireyin ve giderek bireyin her anının "aynılaşması" gibi bir "hiçlik" noktasıdır ki bence bu, tanımsızlık veya sonsuzlukla ifade edilebilir ancak. Standardizasyonun bir başka

diyalektik yönü de, paradigmaların bir standardizasyon sürecinde iç içe geçmeleriyle ilgilidir. Ağırlıklı olan (veya hâkim olan) paradigmanın merkezi, yeni -ve daha geniş- paradigmanın merkezini oluşturduğundan, hep daha "saf" anlamda o paradigmayı temsil edecektir. Nitekim herhangi bir paradigma değişmeden aynı paradigma içinde bu merkezlerin değişebilmesi de mümkündür. (Wallerstein'in dünya ekonomisinin merkezlerinin tarih boyunca değiştiği yönündeki tezi de bu anlama gelmektedir). Bugün Avrupamerkezci-modern paradigmanın merkezinin ABD olduğu genel kabul görmektedir. Bu merkezlerden uzak olan çevre ülkelerinin merkezden farklılıkları, sadece bu merkezlerin "yaşam biçimleri"ne uzaklıklarından ibaret değildir elbette. Bu da standardizasyonun diyalektik özelliğinin bir başka yönüdür. Çevre ülkelerin insanları ve oralarda üretilmiş (kendi klasik paradigmalarına dayalı veya o paradigmanın epistemesinden etkilenmiş) birçok teori Avrupamerkezci-modern paradigma içerisinde yer almakla birlikte, Avrupamerkezci-modern paradigmaya muhalif olabiliyor veya onun "örnek tip"i olan Batılıdan farklı olabiliyor. Bu farklılık ve iki paradigmanın eklemlenmesi sonucu ortaya çıkan özgün yapı, birçok Marksist tarafından, bir tür "çarpıklık" olarak görülürken, antropoloji ve sosyoloji meraklısı birçok modernist yazar tarafından da "sağlıksız" (*sic*) bir durum olarak değerlendirilmektedir. Burada önemli bir nokta, bir zamanlar hemen hemen tüm teorisyenlerce görülüp, geçici bir olgu olduğu düşünülen bu gerçekliğin, artık yapısal ve kalıcı bir sorun olarak algılanmasıdır. Nitekim bunu hem büyük bir sorun olarak hem de potansiyel bir güç olarak gören Shayegan'ın *Yaralı Bilinç* başlıklı ilginç çalışması da, "Geleneksel Toplumlarda Kültürel Şizofreni" alt başlığını taşır. Shayegan bunun nedenini, paradigmaların "kesişme"si olarak görüyor gibidir:

> Gerçekten de, (eski ve yeni) paradigmalar kesişe kesişe, sonunda birbirlerini biçimsizleştirmektedirler: Modernlik Geleneğin ölçüleriyle tartılmış, Gelenek de Modernliğin şiddetli çelmelerini yemiştir. Bundan ötürü *sakat* bakış ile bu bakışı koşullandıran ruhsal tavırlar arasında bir ayrılma başgöstermektedir. Bu tavırlar, yeni zamanlardaki epistemolojik dönüşümlere süreç içinde uyarlanmadıkları için, kendisini şeylerle özdeşleştiren eski görüşe bağımlı kalmaktadırlar (Shayegan, 1991:63, abç).

Bu, "iki arada bir derede kalmış" bilincin (tüm "çarpık"lığı, "yaralı"lığı veya "sakat"lığı ile) Avrupamerkezci-modern standardizasyonun ürünü olduğunu ve bu haliyle hâlâ Avrupamerkezci-modern paradigmanın içinde yer aldığını görmek gerekiyor. Çünkü bu yaralı bilince sahip insanlar da -tüm zahiri farklarına rağmen- yaşam biçimleri ve felsefeleri ve temel-

deki -çoğu zaman ilk anda dikkati çekmeyen- değerleri ile Avrupamerkezci-modern paradigma içerisinde yer alırlar:

> Kuhn'a göre, bir paradigma, kimlikleri kolayca teşhis edilebilir özelliklerin yanı sıra ***bilinmeyen ama araştırmayı gizliden gizliye yönlendiren*** ve ancak diğer geleneklerle karşı karşıya gelindiğinde keşfedilen eğilimleri ve usulleri de içeren bir gelenektir (Fayerabend, 1991:83).

İşte yaralı bilince sahip bu insanlar, mimarlık ve mühendislikle ilgili modern (gelişmiş!) bilgi-birikimleriyle (yani modern episteme ile) edindikleri yöntemleri ve anlayışları kullanarak kerpiçten bir bina yapmaya çalışan birine benzemektedirler. Burada, inşa edilen yapının estetik olarak geleneksel olması veya geleneksel motifler taşıması, onun modern olmasını engellemeyeceği gibi, birçokları tarafından "postmodern" olarak değerlendirilmesine bile yol açacaktır!

Bu konuda en çarpıcı örnekleri çevre ülkelerdeki "anti-emperyalist ama Batıcı" ulusal hareketler oluşturur. Kullandıkları (ulusal) malzemeler kaçınılmaz olarak "geleneksel" olan bu hareketler, modernist ulus-devletleşmeci yaklaşımları ile ilginç bir tavır sergilerler. Çoğu zaman geleneksel olanın modern şekilde yeniden yorumlanması yoluyla aşılmaya çalışılan bu çelişki yapısal ve ontolojiktir. Nitekim böyle bir ulusal hareket -Batıcı veya modernist olmasa bile- tanımı gereği (ulusçuluğun ve onun doğal sonucu olarak ulus-devletçiliğin çıkış noktasının Avrupa ve Avrupamerkezci-modern episteme olması bağlamında) ***Batılı*** veya daha doğru bir deyişle Avrupamerkezci-modern bir harekettir. Çünkü bu hareket her şeyden önce varoluş nedeni olan sorunu (ulusal sorun) ve onu çözme yöntemlerini (hemen hemen olduğu gibi) Batı'dan almıştır.

Nitekim 19. yüzyılın ikinci yarısında, Batı'nın yayılmasına tepki olarak ortaya çıkan İslamcılık akımı da bu konumdadır. Shayegan'ın yukarıda değinilen kitabında eleştirdiği bu hareketlerin teorisyenlerinin temel çelişkisi de aynıdır: Batının epistemesi ve onun yöntemleri ile İslami malzemeleri kullanarak, anti-Batıcı bir hareket oluşturma çabaları... Shayegan kitabında, İranlı Cemaleddin Afgani (1839-1897), Mısırlı Muhammed Abduh (1849-1905), Hintli Muhammed İkbal (1876-1938), Suriyeli Kevakibi (1854-1902) ve İranlı Şeriati örneklerinde bu çelişkili durumu incelerken (Shayegan, 1991:59-64), şöyle demektedir:

> Mısırlı Abduh, Hintli İkbal (1867-1938), Suriyeli el-Kevakibi (1854-1902) gibi diğer düşünürler, geri kalmışlık (taahhür) ve cansızlık (cumud) konularını ele almak için, Batıdan devraldıkları evrim (tatavvur) ve ilerleme (terakki) fikirlerini bu konuların karşısına çıkarırlar. İslam tarafından "en beter şey" olarak yasaklanmış olan yenilik yapma (bidat) fikri yeniden değer kazanacak,

uzun süredir kapalı olan içtihad (kişisel karar alma çabası) kapısının açıldığı söylenecektir. İlerleme fikrinin Kur'an'da zaten zımni olarak bulunduğunu söyleyerek ilerlemeyi haklı çıkarmaya kadar gidilecektir. Geçmişten katı bir kopuşla uzaklaşmayı dileyen nadir düşünürler dışında tepkilerin çoğu, suret düşmanlığına [iconoclastie] özen göstereceklerdir. Örneğin Cemaleddin gibi biri, birçok temel noktada Renan'la mutabık olmakla birlikte, Panislamizmin militan öncülüğünü yapmaktan aşağı kalmayacaktır; her tarafından Bergson ve Nietzsche akan bir İkbal, ilerlemeyle Kur'an'ı uzlaştırmak için akıl almaz zihinsel cambazlıklar yapacaktır (Shayegan, 1991:60-61).

Shayegan'ın daha acımasız bir şekilde eleştirdiği, Batılı İslamcıların ("dönmelerin") içinde bulunduğu konum daha da çarpıcıdır:

Günümüzde her türden dönmelerle karşılaşıyoruz: Alman "entegristleri", İngiliz sufileri, Guénon'cu Müslüman İsviçreliler ve "kültürel olarak çekici ve münasip bir İslam"a vurgun Fransızlar. (...) [Bu dönmeler] İstediği kadar Doğu giysilerine bürünsün, gün boyunca Arapça kutsal sözler mırıldansın, önüne geldiği yerde Kur'an'dan alıntı yapsın, umut kaynaklarını Kur'an'da artırsın, Batının canavar materyalizmini ve sağrı derisi gibi büzüşüp küçülen Hıristiyanlığın sefaletini lanetlemek için binlerce neden bulsun, yine de evinde kalmak ister, "şeytan" demokrasilerinin sığınağında gırtlağına kadar örtünmek, *haberas corpus*'u [Bireyin Dokunulmazlığı] temin eden "laik" bir hukuk devletinin korumasında ve Sosyal Sigortalar'ın konforlu himayesinde kalmak ister. (*age.*: 83).

Kısaca, Avrupamerkezciliği, geniş anlamıyla, dünyaya Avrupa'nın paradigmasından bakma anlamında kullanıyoruz. Yani -dar anlamda kullanıldığı şekliyle- Avrupa'yı dünyanın merkezi olarak veya "örnek model" olarak görmeyi değil; insanın kendisine ve dünyaya Avrupa'nın mentalitesiyle bakmasını ve bu mentaliteye uygun pratiği kastediyoruz. İşte bu mentaliteye ve yaşam biçimine sahip olmak, hem epistemesi ile hem de pratiği ile Avrupamerkezci-modern paradigmanın içinde olmak anlamına gelmektedir. Çünkü paradigma sözcüğü, hem belli bir mentaliteyi veya epistemeyi/problematik'i *(mode of thought)*, hem de belli bir pratiği veya "yaşam biçimi"ni *(way of life)* kapsar.

Bizim bu çalışmada -özgün bir anlam yükleyerek- kullandığımız "**paradigma**" kavramının kökleri Kuhn'un ve Lakatos'un kullandıkları terminolojiye uzanmaktadır (Kuhn, 1982; Kuhn, 1992a; Kuhn, 1992b; Lakatos, 1992; Demir, 1992). Kuhn'un *Bilimsel Devrimlerin Yapısı* adlı kitabında (Kuhn, 1982), Masterman'ın iddiasına göre paradigma sözcüğü birbirinden farklı yirmi bir anlamda kullanılmıştır. (Masterman, 1992:74-80). Ancak birbirinden tamamen farklı olduğuna inanmadığım bu tanımların bilim tarihinde işaret ettiği şey, kanımca, Althusser'in "problematik"

(sorunsal) dediği, Foucault'nun "episteme" veya "diskurs" (söylem) ve Lakatos'un "araştırma programları" adını verdiği şeyin bir başka bağlamda karşılığıdır. En genel ve kaba tanımıyla "kendi içinde kapalı, kendine yeten bir **düşünsel** sistem"e denk düşer.[12] Kuhn, bir paradigmanın iç yapısı ile ilgili tezler ileri sürerken, (yukarıda değindiğim gibi, genel konumuzu oluşturan) "paradigmalar arası ilişkiler" konusunu çalışmasının merkezine oturtmuştur:

> Kuhn farklı paradigmalar konusunda şu gözlemlerde bulunuyordu: (A) Farklı paradigmalar, olağan mantıktaki içerme, dışlama, çakışma ilişkileri içine sokulmayacak kavramlar kullanırlar; (B) şeyleri farklı görmemize neden olurlar (farklı paradigmalara sahip araştırmacıların yalnızca kavramları değil, algıları da farklıdır); (C) araştırmanın hazırlanmasında ve sonuçlarının değerlendirilmesinde farklı yöntemler (zihinsel ve fiziksel araştırma aletleri) kullanırlar. Bilim felsefesindeki tartışmalara bugüne dek egemen olmuş soluk teori anlayışının yerini, eylem-halindeki-teori olarak da adlandırılabilecek ve bilimin bazı dinamik yönlerini içeren çok daha karmaşık ve incelikli paradigma anlayışının alması büyük bir ilerlemeydi. Kuhn'a göre, A, B, C öğelerinin işbirliği paradigmalara zorluklar karşısında epey bağışıklık kazandırıyor ve onları birbirleriyle kıyaslanamaz [eşölçülemez] yapıyordu (Fayerabend, 1991:84).

"Kuhn'un paradigması"nın, "modernliğin şafağında Batılı insanın bilimsel bakışının geçirdiği değişikliği hayranlık uyandıracak derecede iyi" açıkladığına inanan Daryush Shayegan, *Yaralı Bilinç* adlı kitabında, Kuhn'un "Paradigma, verili bir grup üyelerinin ortak tekniklerini, kabul edilen değer ve inançlarının bütününü temsil eder" tanımını verdikten sonra şunları söyler:

> Paradigma, bilim adamları ve düşünürler topluluğu üyelerinin benimsedikleri bir dünya görüşüdür. Bilimsel dönüşümler nedeniyle bu görüş değiştiğinde, bilim adamlarının içinde yaşadığı dünya da değişir ve şeyleri başka bir şekilde görmeye başlarlar. (...) Çünkü şeyler yalnızca farklı görülmekle kalınmaz, tepkilerimiz bile farklı olarak ifade bulur. (...) Her paradigma değişiminin beraberinde, görsel algılamada da bir dönüşüm olur (Shayegan, 1991:55).

---

12 Althusser'in (1969) "problematik" kavramı ile Kuhn'un (1982; 1992a ve 1992b) "paradigma" kavramlarının karşılaştırılması için bkz. Kuyaş, 1982:16. Lakatos'un "araştırma programları"nın yine Kuhn'un paradigma kavramı ile karşılaştırılması için bkz. Demir, 1992:68-73. Ayrıca Lakatos'un "araştırma programları" ve Kuhn'un "paradigma" kavramlarına yönelik genel eleştriler için bkz. Fayerabend, 1992 ve Fayerabend, 1989:195-229. Ayrıca, Foucault'nun, "episteme" kavramı üzerine yazdıklarının kısa ve güzel bir özeti için bkz. Shayegan, 1993:72-79; yine bu kavramın Kuhn'un "paradigma" kavramı ile karşılaştırılması için bkz.age.: 73-74.

Shayegan'ın belirttiği anlamda paradigma epistemе ve sorunsal (problematik) kavramları gibi daha çok düşünsel yapıyla ilgili olduğundan, Marksist terminolojideki "üstyapı"ya denk düşer. Kullandığım paradigma kavramı ise, hem yaşam biçimini *(way of life)* veya pratiği ifade etmek üzere "altyapı"yı *(infrastructure)*, hem de "düşünce biçimi"ni *(mode of thought)* veya epistemeyi/mentaliteyi ifade etmek üzere "üstyapı"yı *(suprastructure)* kapsar ve sadece onların toplamı da değildir.[13] Kuhn'da bazen bu paradigma kavramının, -içeriği daha da genişletilerek- "kültür" veya *"civilisation"* (medeniyet/uygarlık) anlamında da kullanıldığı ve pratik yaşamla da ilişkilendirildiği görülmektedir. Bu boyutuyla paradigma kavramı Braudel'in, (Akdeniz'i bunlardan biri olarak gördüğü) "uygarlık" kavramının tam da kendisi olur: "... düşünce, inanç, yeme içme, yaşama biçimi..." (Braudel, 1990:100). Nitekim, Kuhn'un çalışmasında "paradigmaların eşölçülemezliği/kıyaslanamazlığı" ve "paradigma değişimi" kavramlarıyla ifade edilen sorun, Braudel'de "uygarlıkların örtüşmesi" kavramıyla tartışılmaktadır. Braudel'in çalışmalarının konusunu oluşturan büyük uygarlık da (Akdeniz) kendi içindeki alt-uygarlıklardan meydana gelir: Batı, İslam dünyası ve Ortodoks dünyası (Braudel, 1990:100-121). Aynı şekilde, "Gelenekselci Okul"un kurucularından Guénon da, "medeniyet" (uygarlık) kavramını, -Braudel'dekiyle aynı anlamda- Batı için kullanmaktadır: "Batı medeniyeti". Guénon'un, Jacques Bainville'den aktardığına göre, medeniyet kavramının yaşı (1924'te) "bir buçuk asırdan fazla değildir". Aynı alıntıda Bainville, bu kavramın, "Avrupalı milletlerin 19. yüzyılda ulaştığı gelişme ve yetkinleşme" anlamında kullandığına değinerek şunları söylüyor:

> Hiç kimsenin tarif edememesine rağmen herkesçe bilinen bu kelime hem maddi ilerlemeyi hem de ahlâki ilerlemeyi kapsıyormuş: biri öbürüne dayalı, biri öbürüne bağlı, birbirinden ayrılmaz iki kavram. Medeniyet demek, kısacası Avrupa demekmiş; medeniyet, Avrupa'nın kendi kendine verdiği bir berat imiş (aktaran, Guénon, 1991b:22-23).

Diğer yandan, Kuhn, paradigma kavramını sadece bilim tarihi bağlamında kullanmaktadır. Bu bağlamda bu kavram, "belli bir bilim topluluğu tarafından paylaşılan bütün değerleri ve bağlılıkları" (Kuyaş, 1982:25) ifade etmektedir. Kuhn'un 1969 yılında kaleme aldığı bir çalışmada, bu terimle ilgili olarak şu satırlara rastlıyoruz:

---

13 Hegel'e göre *"bir çağın öz niteliğini belirleyen"* şey "ide"ler dünyasıdır, Marx'a göre ise "o çağın ekonomik yapısı" veya "o dönemin üretim gücüdür" (Akarsu, 1987); ama bence, ikisi birden paradigmayı belirler; paradigma da "çağın öz niteliği"ni.

> Bir tarafta, terim belli bir topluluğun üyeleri tarafından paylaşılan inançların, değerlerin, tekniklerin bütününü temsil etmektedir. Diğer tarafta da bu bütünün içinde bir tek tür unsur söz konusudur: model yahut örnek olarak kullanılan ve gerektiği zaman olağan bilimdeki bütün diğer bulmacaların çözümlenme temeli olarak kesin kuralların yerine kullanılabilen somut bulmaca-çözümleri (Kuhn, 1982:162).

Bu çalışmamda, Lakatos'un bilim felsefesi tartışmaları bağlamında geliştirdiği "katı çekirdek" - "koruyucu kuşak" modelini kullanarak, onun "araştırma programları" için kullandığı bu kavramları kendi paradigma modelime uygulayacağım. Buna göre her paradigma, kendisinin ayırıcı vasfını oluşturan temel değerlerin içinde yer aldığı "katı çekirdek" ve zaman ve mekâna göre değişebilen ikincil değerlerin içinde yer aldığı "koruyucu kuşaktan" meydana gelir. Bir paradigmanın katı çekirdeğindeki değerlerin değişikliğe uğratılması, o paradigmanın içinde kalarak mümkün değildir. Buradaki katı çekirdek ve koruyucu kuşak değerleri arasındaki ilişkinin, (Marksist teorideki "altyapı" ile "üstyapı" arasındaki ilişkide olduğu gibi) belirleyicilik (determinizm) temelinde gelişmediğine olan inancıma özellikle işaret etmem gerekir.

Bu çalışmada kullanıldığı anlamıyla "paradigma" kavramı, hem düşünsel olarak (epistemе veya problematik anlamında), hem de pratik olarak (iktisadi, sosyal ve siyasi değerler ve kurumları da içerecek şekilde, uygarlık veya kültür anlamında) bir bütünlük oluşturur. Burada söz konusu olan, belli sorulara verilen cevapların ve belli sorunlara karşı önerilen çözümlerin oluşturduğu basit bir bütünlük değildir. Bir paradigma aynı zamanda bu soruların ve sorunların kendisini, bunların formüle edilme şeklini ve çözüm için kullanılan yöntemi de kapsar. Hatta, sonuçta varılan cevapların kendileri koruyucu kuşağı oluşturan değerlerdir genellikle. Bu nedenle bir paradigma diğerinden, asıl, bu soruların formülasyonu ve onları çözme yöntemiyle ayrılır. Örneğin doğa ve insan arasındaki ilişki bir paradigmanın sorunu iken bir başka paradigmanın sorunu olmayabilir. Çünkü bir paradigmada birbirinden ayrı unsurlar olarak görülen insan ve doğa, bir başka paradigmada birbirinden ayrı unsurlar olarak görülmeyebilir ve dolayısıyla bu sorunun mevcudiyeti bile o paradigmada söz konusu olmayabilir. Ama bu sorunsaldan yola çıkarak farklı yaklaşımlar geliştiren (çevrecilik vb) akımlar veya ideolojiler hem bu sorunsala sahip oluşları ile hem de bu sorunsalı çözerkenki yöntemleri ile aynı paradigmanın içinde kalabilirler.

Eklemem gereken bir nokta, paradigma kavramını, çok genelde, "belli teoriye ve pratiğe sahip bir bütünlük" anlamında her "yapı" için kulla-

nılabilecek bir *araç* olarak gördüğümdür. Kuhn'un kullandığı bu bağlamda, bir Marksist paradigmadan, Akdeniz paradigmasından, İslam paradigmasından vb söz edilebilir. Ama bu çalışmada kullandığım "Avrupamerkezci-modern paradigma" kavramı her seferinde, en geniş şekliyle belli ve tek bir anlama gelmektedir. Bu da belirli bir katı çekirdek ve koruyucu kuşaktan oluşan ve içeriğini aşağıda vermeye çalışacağım özgün ve eşsiz (*unique*) bir mega-paradigmadır. "Paradigmalar arası standardizasyon" derken de paradigmadan en geniş anlamda "medeniyetler"i anlıyoruz. Yani bu çalışmada paradigma kavramı hep, Guénon'un anladığı anlamda "Batı medeniyeti" ve onun standardize ettiği medeniyetlerden her biri için kullanılmaktadır ki, bu bağlamda, daha geniş anlamda olmak üzere, bu paradigmanın alt-paradigmalarından da söz edilebilir. Bu anlamda, örneğin "Marksist paradigma"dan "Avrupamerkezci-modern paradigmanın bir alt-paradigması" olarak söz edebiliriz.

Avrupamerkezci-modern paradigmanın katı çekirdeğindeki ve koruyucu kuşağındaki değerleri tek tek sıralayıp bunları burada tartışmak istemiyorum. Bunların, (Hıristiyanlık, Antik Yunan ve daha genel anlamda Akdeniz geleneğine dayanmakla birlikte) 15. yüzyıl sonrası Avrupa'sında doğup geliştiğini söyleyebiliriz. Bu nedenle, bu değerlerin incelenmesi, dolaysız olarak Avrupa'nın siyasi, düşünsel, iktisadi ve sosyal tarihini incelemek anlamına gelecektir. Bu konudaki anahtar kavramların ise "rönesans", "reformasyon", "aydınlanma", "bilimsel devrim", "sanayi devrimi", "modernite", "kapitalizm", "sömürgecilik", "emperyalizm" vb olacağı ortadadır. Tüm bu süreç boyunca ortaya çıkan değerlerden, günlük yaşamda yer alan koruyucu kuşak değerleri, ilk anda dikkati çeken ve çoğu zaman Avrupamerkezci-modern paradigmanın bunlarla sınırlı olduğu hissini veren değerlerdir. (Yeme-içme, giyinme ve barınma ile ilgili alışkanlıklar, siyasi kurumlar, demokrasi, ulusçuluk, ulus-devlet vb). Ama temelde, ilerlemecilik, evrimcilik, pozitivizm, ekonomizm, bilimcilik, (eleştirel) akılcılık vb yatmaktadır. Bu değerlere sahip olmak, kaçınılmaz olarak diğer değerlere de sahip olunmasını gerektirmez. Koruyucu kuşağa ait değerlerin varlığı da bu katı çekirdek değerlerinin varlığına bağlı değildir. Ayrıca katı çekirdekteki bu değerlerin tek tek özgün birer anlamları olduğu gibi, paradigma denildiğinde bunların toplamından farklı olan, ama bunlar tarafından belirlenen bir genel ortalamanın söz konusu olduğunu da sözlerimize eklemeliyiz. Yani bu değerlerin her yerde ve her zaman bir araya gelmesinden bu paradigmanın ortaya çıkması da beklenemez:

> Modern Batı medeniyeti gerçek bir anomali [eşi örneği olmayan] olarak yer alır tarihte: az çok bütünüyle tanıyabildiklerimiz arasında tamamen maddi yönde

gelişmiş tek medeniyet, Batı medeniyetidir. Rönesans denen olayla aynı anda başlayan bu canavarca gelişme, mukadder olduğu üzere, mukabil zihni bir gerilemeyi de beraberinde getirmiştir... (Guénon, 1991b:19). [Avrupamerkezci-modern paradigmanın oluşum tarihini anlatmak, Rönesans'tan, Aydınlanma'ya ve Postmodernizm'e; idealizmden, materyalizme; din devletinden, laiklik ve insan-merkezciliğe; mutlakiyetten demokrasiye ve ulus-devlete kadar birbiriyle ilgili yüzlerce kavramla aktarabileceğimiz, geniş bir alanda (Düşünce Tarihi, Felsefe Tarihi, Bilim ve Teknoloji Tarihi, Siyasi Tarih, İktisadi Tarih vb) konuşmak demektir ki bu, çalışmanın sınırlarını aşmaktadır].

Avrupamerkezci-modern paradigmanın yayılması süreci ile ilgili olarak, bugüne kadar kullanılan "emperyalizm", "modernleşme', "uygarlaşma', "gelişme/ilerleme/büyüme/kalkınma" kavramlarına alternatif olarak "standardizasyon" kavramını öneriyorum.

Standardizasyon kavramı, hem "standardize etme" veya "edilme" anlamında etken veya edilgen, hem de "standardize olma" ("edilme" değil!) anlamında nötr bir nitelik taşır. Avrupamerkezci-modern paradigmanın dünyaya yayılmasında bu niteliklerden herhangi birini tek başına veya üçünü farklı oranlarda bir arada bulmak mümkündür. Aşağıda daha da açacağım gibi, bu nötr niteliğin (yani karşılıklı olarak aynı "standartlara uyma"nın ve gönüllü olarak Avrupamerkezci-modern değerlerin yerleştirilmesinin) "standardize etme"nin veya "standardize edilme"nin yerini gün geçtikçe daha çok aldığına inanıyorum. Bu bağlamda benim için "sömürgecilik" ve "emperyalizm" belli bir süre için kullanılmış Avrupamerkezci-modern standardizasyon ("standardize etme" anlamında etken) yöntemlerinden sadece biridir. Nitekim Latouche, bu sürecin 1914 yılında tamamlandığına inanır:

> Dünyanın Avrupa sömürge yönetimi biçiminde Batılılaşması, görünüşe göre 1914'te tamamlanır. Gerçekte tüm gezegen Beyaz adamın denetimi altındadır; trenleri ve buharlı gemileri anakaraları geçer, okyanusları aşar, hatta büyük nehirlerin kaynaklarına ulaşır. Bu, Güzel Dönem'dir! (Latouche, 1993:25).

Latouche'un "Dünyanın Batılılaştırılması" (*L'occidentalisation du Monde*) adını verdiği, dünyanın bu Avrupamerkezci-modern standardizasyonu, onun kelimeleriyle söyleyecek olursak, "evrensel bir modelin zaferi"dir. Bu da, "bilim ve tekniğin dünya çapındaki zaferi", "ekonominin egemenliği" (kalkınma tutkusunun evrenselleşmesi), "kültürel istila" ve "düş gücünün standartlaşması" anlamına gelmektedir (Latouche, 1993). Sonuç olarak bu standardizasyon süreci her ne kadar "dünyanın aynılaşması" veya "tektipleşmesi" şeklinde bir sonuç ortaya çıkarsa da sürecin kendisi sadece bir tarafın diğer tarafı "kendine benzetmesi" demek olmadığı için, standardizas-

yon kavramını yeğlemekteyim. Nitekim, standardizasyon modelimin bir özelliği de bu sürecin "karşılıklı" olduğunu düşünmemdir. Yani, standardize eden aynı zamanda standardize olur. Ama "*ağırlık*" belli bir yana doğru olur ve Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecinde "*ağırlık*" Avrupa'dan (veya Batıdan) yana olmuştur. Ancak Avrupa, Avrupa-dışını değiştirirken kendisi de sürekli değişmiştir. Bu standardizasyonun iki önemli özelliğini gösterir. Birincisi, standardizasyon, kelimenin kendisinden de anlaşılabileceği gibi, Avrupa gibi olmak değil, Avrupa'nın belirlediği standartlara uyma anlamına gelmektedir. İkincisi, bu nedenle bir yandan Avrupa, Avrupa-dışını bu standartlara uydurmaya çalışırken, kendisi de aynı standartlara uymak için değişmeye çalışır. Bu ikinci sürece "iç-standardizasyon" diyoruz. Yani standardize edenin bu standartlara göre kendini şekillendirme süreci... Genelde "standardizasyon" ise, farklı bir paradigmayı standardize etmek anlamına gelmektedir ki bu, genellikle "Avrupa gibi olma" anlamında anlaşılmalıysa da, aslında "Avrupa'nın olmayı istediği gibi olma" (veya "Avrupa'nın-olunmasını istediği gibi olma") anlamına gelir. Paradigmalar arası standardizasyon süreci, Kuhn'un "paradigma değişimi", Althusser'in "epistemolojik kopma" adını verdiği süreçtir. Bu süreç, önce Avrupa'nın kendi içinde, eski veya geleneksel paradigmanın standardizasyonu bağlamında gündeme gelmiş ve önce diğer paradigmaların hepsi bu geleneksel paradigmalarla teorik olarak eşitlenip (tarihin standardizasyonu), daha sonra standardizasyonları başlatılmıştır. Bu iç içe geçmiş standardizasyon süreçleri "diyalektik" niteliktedir. Çünkü, aynı zamanda bu standartlar da Avrupa'nın Avrupa-dışıyla girdiği ilişkilerden etkilenerek değişir, çünkü standartları belirleyen, yani standardize eden de standardize olur. (Bu bağlamda, Avrupa'nın Hint felsefesiyle etkileşimi hakkında ilginç bir tartışma için bkz. Meriç, 1994)

Çıkış noktamın "Avrupa"nın "Avrupa-dışı" ile ilişkileri olması, sadece, olaya bir yönüyle bakılınca böyledir. Bir başka yönüyle bakıldığında çıkış noktam (nitekim bu çalışmanın başlangıç anındaki sorunsalın olması anlamında da "yola çıkış" noktam), aynı konunun bir başka şekilde ifadesi demek olan, Avrupa-dışının (özelde Önasya'nın ve daha özelde Türkiye-'nin) "Avrupalılaşma" veya "Batılılaşma" sürecidir.[14]

İşte tam da burada, bu ilişkilerin bugüne kadar incelenmesi ve tartışılması sırasında ortaya çıkmış (farklı okullardan/gruplardan oluşan) "ge-

---

14 Genelde bu ilişkilerin, sömürgeleştirmek, bağımlı kılmak, geri bırakmak, uygarlaş(tır)mak, Batılılaş(tır)mak/Avrupalılaş(tır)mak, modernleş(tir)mek (ve -bu sürecin bir parçası olarak- sanayileşmek), çağdaşlaş(tır)mak vb kavramlarla ifade edilegeldiğini ve bunlara alternatif olarak *standardizasyon* kavramını tercih ettiğimi ve önerdiğimi burada tekrar belirtmek isterim.

lcnekler"in kavram vc tczlerini sunmam gerekiyor ama, böyle kapsamlı bir konunun yeri burası değil elbette. Bu, "(Az)gelişme Efsanesi" başlıklı bir kitap çalışmamın konusunu oluşturuyor. Bu konuda burada söylenebilecek ilk şey, bu tartışmalara müthiş bir kavram kargaşasının hâkim olduğudur. Bunun bir nedeni, yukarıda sözünü ettiğimiz "tek disiplin içine mahkûm" (*monodisciplinary*) ve görece kapalı çalışma/tartışma gruplarının oluşması ise; diğer neden de bu kavramların seçimindeki keyfilik ve savurganlıktır. Öyle ki, aynı tanımı vererek birden fazla kavram farklı bilim adamları veya okullar tarafından kulanılmaktayken, bazcn doğru dürüst bir tanımını vermeden aynı yazarın aynı kavramı birden fazla anlamlarda kullandığı vcya farklı kavranıları aynı anlamda kullandığı görülmektedir. Bunun garipliği, bu çeşitliliğin "nüanslardan" değil, "keyfilik"ten kaynaklanıyor olmasındandır. Bu kavram karmaşası o kadar vahim bir hal almıştır ki, birçok okul (ve hatta yazar), kullandıkları özgün kavramlarla tanınmakta ve bazen adlandırılmaktadır.

Genelde Avrupa ile Avrupa-dışının ilişkilcri konulu bir inccleıncnin üç boyutu olduğu düşünülcbilir. Bunlardan birincisi, "Avrupa-dışı"nın ne olduğuyla ilgilidir ki, bu, "oryantalizm" adı altında "Şark" üzerine ve ayrıca Latin Amerika, Uzakdoğu, Güney Asya veya Afrika gibi belli bölgeler üzerine yapılagelen "*alan çalışmaları*"nın bir parçası olacaktır. Ya da bu, bir bütün olarak tüm Avrupa-dışını kapsayacak şekilde, -özellikle Marksist terminolojinin pek yaygın (Avrupamerkezci) kavramını kullanacak olursak- "kapitalizm-öncesi toplumsal formasyonlar"ın incelenmesi demek olacaktır. İkinci boyut ise, Avrupa'nın ne olduğu konusudur: Şimdiye kadar adı konulmadan yapılagelen, yani *Occidentalism* (!)[15] Bu da, en genel anlamıyla Avrupa'nın iktisadi, siyasi, kültürel ve toplumsal tarihini ele almak demektir. Özel olarak da, kendi kapitalizm-öncesi formasyonundan (feodalizmden), "Avrupamerkezci-modern" kavramında kastettiğim anlamıyla modern Avrupa'ya (kapitalizm) dönüşme sürecini... Konunun üçüncü boyutu, genelleştirilebildikleri ölçüde bu paradigmalardaki değişimin kendisidir. Bu değişimin adı, (hemen hemen aynı anlama gelmek üzere) "gelişme", "modernleşme", "çağdaşlaşma", "ilerleme', "kalkınma" veya "büyüme"dir. Bu kavram enflasyonu, aynı değişimin farklı çevrelerce farklı yorumlanmasından kaynaklanmaktadır (Bu konuda bkz. İnsel, 1993:156; Başkaya, 1994:23-30; Arndt, 1982). Bence, bu konudaki yaklaşımlarda mevcut olan yanlış ve eksiklerin nedeni bu yaklaşımla-

---

15 Said'in kitabında değindiği bu kavram, bu haliyle, "Batıcılık" anlamına değil, "Batı üzerine araştırmalar yapma geleneği" anlamına gelmektedir ve "Oryantalizm"in, bu anlamda "ironik" karşılığıdır.

nın Avrupamerkezci-modern paradigmanın değerleri ile yola çıkmalarıdır. Bu yaklaşımlar, ("Avrupa için geçerli olan dünya için de geçerlidir" gibi bir mantıkla sahip olunan) Avrupa-dışının, Avrupa'nın tarihinden yola çıkarak oluşturulmuş evrensel bir toplumsal gelişme şemasını izleyeceği anlayışı nedeniyle, her şeyden önce, dar anlamıyla Avrupamerkezcidirler. Ayrıca, genelde bu paradigmanın katı çekirdeğindeki değerlere sahip olma/sahip çıkma bağlamında geniş anlamıyla da Avrupamerkezcidirler. Dar anlamıyla Avrupamerkezcilik, hem katı çekirdeğindeki, hem de koruyucu kuşağındaki tüm değerler ve semboller ile birlikte, bir coğrafya olarak Batı'nın veya Avrupa'nın mevcut halini "merkez" almak ve onları taklit etmek demekken; geniş anlamıyla Avrupamerkezcilik, bu paradigmanın koruyucu kuşağındaki bazı hâkim değerlere muhalefet eden ama, katı çekirdeğin en temel değerlerine ve doğrularına sahip çıkan "heterodoks" ideoloji ve okulları da kapsamaktadır.

Katı çekirdeğin en temel değerlerinden biri de zaten bu ilerleme/büyüme, kalkınma/genişleme anlayışının kendisidir. Kuhn da *Bilimsel Devrimlerin Yapısı* başlıklı eserinde paradigmalar arası değişimi (devrim) ele alırken, aslında "Batı düşünce tarihinin ve demokratik toplumların en köklü değerlerinden, hatta önyargılarından biri olan 'ilerleme' düşüncesini ve bu düşüncenin temelinde yatan ampirist bilim gelencğinin başlıca varsayımlarını hedef almış"tı. (Kuyaş, 1982:7). Kuhn'un bilimsel ilerleme için yaptığı bu tartışma, diğer birçok teorisyen tarafından toplumsal (iktisadi, kültürel ve siyasi) topyekûn ilerleme bağlamında gerçekleştirilmekteydi.

Bugünkü anlamda gelişme/modernleşme/çağdaşlaşma/büyüme/ilerleme/kalkınma sorunu (bundan sonra aynı anlama gelmek üzere bunlardan herhangi birini kullanacağız), ilk başta Avrupa'nın kendi tarihi içinde bir olgu olarak gündeme geldi. Bu sorun, ilk başta Avrupa'daki "klasik paradigmadan" (kapitalizm öncesi toplumsal yapılardan veya modern öncesi epistemeden) modern paradigmaya geçiş (*transition*) bağlamında söz konusu oldu. Bu "epistomolojik kopma" veya genelde "paradigma değişimi" sürecinin felsefesinin özünü oluşturan "ilerleme inancı", daha önceki geleneğin (klasik paradigmanın) "mükemmeliyete ulaşma" (*achievement of perfection*) anlayışının devamıydı: Preston'a göre, ilerleme düşüncesinin "modern" olduğu söylenebilir. Nitekim, bu, Avrupa düşünce tarihinde Rönesans sonrası döneme aittir. Ancak bu düşüncenin kökleri çok daha gerilere, Yunan felsefesine uzanmaktadır. Daha önce "mükemmeliyete erişme" bağlamında yapılan tartışmalarda belirlenmiş bir amaca doğru ilerlemeyi ifade edip, bunun için dünya nimetlerinden el çekme koşulu da söz konusu olabiliyordu. Bu düşünce daha sonra Hıristiyan teologlar tarafından devralınarak, sadece ulaşılacak yerin bu dünyada oldu-

ğu düşüncesi reddedildi ve yerine, diğer dünyada, yani öldükten sonra ulaşılacak hedefler konuldu ve bunun için bu dünyada yapılması gerekenler belirlendi. Fakat modern anlamıyla ilerleme düşüncesi 14. yüzyıldan sonra yaygınlaştı. Nitekim Rönesans döneminin hümanist düşünürleri, dünyevi bir mükemmeliyet anlayışı geliştirerek, sosyal bir olgu olarak bu kavramı tartıştılar. Bu, mükemmeliyet anlayışında radikal bir değişim demekti. Rönesans hümanizminin, ahlakının, biliminin ve başarısının etkisi sonucu mükemmeliyet tartışmalarının ağırlık merkezinde bir kayma olmuştu. Preston'a göre, Passmore bu "kayma"nın sonuçlarını üç başlık altında toplar. Birincisi, mükemmeliyet, artık metafizik değil doğal kavramlarla tanımlanmaya başlanır ve giderek "düzelme/ilerleme" (*improvement*) "en iyiye ulaşma" anlamına gelir. İkincisi, şimdi görülmektedir ki mükemmeliyet tanrının lütfuyla veya kişisel çabalarla değil bir dostun yardımlarıyla elde edilmektedir. Üçüncüsü, saiklerle vurgu azalır ve mükemmeliyet, saiklerin (gerçekleştirilemeyecek) haslığı/tamlığından (*purity*) çok, iyinin azamileştirilmesi olarak algılanır. Bu yeni düşünceye göre bir mistiğin değil, bir bilgin'in mükemmeliyete erişmesi söz konusudur. Bu dönemin ilericileri, değişimin anahtarı olarak bilimin gelişmesini görmektedirler. Sonuç olarak ulaşılan yer ise, "ilerleme" düşüncesi olacaktır ki, 18. yüzyılda ortaya çıkan bu düşünce, artık aynı zamanda sosyal değişimin bir unsuru olarak görülmektedir. (Preston, 1985:124-125)

18. yüzyıldan itibaren hâkim olan bu ilerleme/gelişme anlayışı, 19. yüzyıl başlarında daha da "gelişerek" (!) -sosyal Darwinizm ve evrimcilik üzerinden- "tarihselcilik" ve "tarihsel materyalizm"le son şeklini aldı. Yukarıda, "medeniyet" kavramı bağlamında kendisinden söz ettiğim Guénon'a göre:

> Sıkı bir ortaklık içinde yürüyen "medeniyet" ve "ilerleme" denen iki fikir, topu topu XVIII. asrın ikinci yarısında, yani daha birçok şeyin yanında "materyalizm"in de doğuşunu da gören bir dönemde ortaya çıkmıştır, ve özellikle, XIX. asrın başlarındaki hayalperest sosyalistler tarafından yayılmış ve popüler bir hale getirilmişlerdir. (...) Öyle görünüyor ki bu fikrin ilk belirtisini tek bir görüş açısından uygulanmış olarak Pascal'da bulabiliriz: insanlığı "hep varolan ve yüzyıllar boyunca durmadan öğrenen bir ve aynı insan"la mukayese ettiği ve "eskiler dediklerimizin her şeyde hakikaten yeni" olduklarını söyleyip, modern Batı'nın hususiyetlerinden biri olan karşı an'anevi düşüncenin bir misalini verdiği, böylece eskilerin fikirlerinin pek bir ağırlığı olmadığını ileri sürdüğü yazı herkesin malumudur. Ancak, bunu ilk söyleyen Pascal değildir: Bacon, aynı niyetle daha önce şöyle demişti: *Antiquitas saeculi, juventus mundi*. Bu tür bir anlayışın temellendiği şuursuz sofizm *(mugalata)* insanlığın, bir bütün olarak, kesintisiz ve tek koldan *(unilineaire)* bir gelişme takip ettiğini farz etmekten

ibarettir; son derece "basitçi" bir görüştür bu ve bilinen bütün olaylarla çelişir. (...) Aslında, Pascal'da ifadesini bulan vehim *(illusion)* menşei kısaca şundan ibarettir: Batılılar, Rönesansla bearaber, kendilerini eski Greko-Romen medeniyetin kesinkes mirasçıları ve devam ettiricileri gibi görmeğe ve geri kalan her şeyi sistematik olarak bilmezlikten gelmeğe veya bilmek istememeğe başlamış, bunu bir alışkanlık haline getirmişlerdir; bizim "klasik önyargı" dediğimiz şey budur. Pascal'ın sözünü ettiği insanlık Yunanlarla başlar, Romalılarla devam eder; sonra ortaçağa tekabül eden dönemde varlığında bir kopma olur ki Pascal da, her XVII. asır insanı gibi, bunu bir uyku dönemi olarak görür. Ve nihayet Rönesans gelir. Rönesans yani, bu andan itibaren Avrupalı milletler yekûnunun teşkil edeceği şu insanlığın uyanışı... (...) Şurası mutlaka belirtilmelidir ki Pascal, kendinin ve içinde bulunduğu dönemin anladığı sınırlar içinde bir zihni ilerleme düşünüyordu; ancak XVII. asrın sonlarına doğru, Turgot ve Condorcet iledir ki bütün faaliyet dallarına yayılan ilerleme fikri ortaya çıkar (...) Bu fikrin XIX. asır boyunca uğradığı muhtelif değişikliklerin ve "evrim" adı altında, yalnız insanlığa değil, canlı varlıkların bütününe uygulanmak istenirken bu fikre yüklenen sözüm ona ilmi ithilâtın (complication) tam bir tarihini yapmayı düşünmüyoruz. ***Küçük veya büyük birçok ihtilâta rağmen evrimcilik gerçekten resmi bir nass olmuştur*** (Guénon, 1991b:23-24, abç).

Aynı konuda, "Guénon çevresi yazarlardan" Northbourne, "evrimci ilerleme teorilerinin" eleştrisini yaparken şunları söylemektedir:

Bu teorilere göre, insanlık tarihi uzak bir tarih noktasında başlamış olan ve dolayısıyla genel eğilimi düzenli tekrar ve geri dönüşlere rağmen, "ilerlemeci" olan evrimsel bir sürecin bir parçası gibi ele alınmaktadır. Bu anlamdaki "ilerleme', "ilkel" bir durumdan "gelişkin" bir durıma doğru bir değişme süreci olarak algılanmaktadır ki, ikinci durım varlık (zenginlik) ve kültür ile acıdan ve korkudan kurtuluşu simgelemektedir (Northbourne, 1989:92).

Bunun için de geleceğe ilişkin "planlama" yapar.

Modern uygarlığın saplanmış bulunduğu oldukça yeni ve özel bir çeşit planlama ise göreceli olarak uzak bir geleceği göz önüne alır ve büyük ölçüde kolektif bir planlamadır. Beklenti üzerine dev bir egsersiz denebilecek bu olgu, tüm toplumsal, politik ve ekonomik alanı kaplar; amaçları daha iyi yaşam standartları, görünen çatışmanın yok edilmesi ve her şeyden önce ilerlemedir. O, bilimsel olmaktan gurur duyar ve kendi isteklerini gerçekleştirebilmesi için gereksindiği araçları sağlaması konusunda modern bilime güvenir" (*age.*: 87-88).

Bu evrimci-gelişmeci anlayış, Avrupamerkezci-modern paradigmanın katı çekirdeğini oluşturan temel değerlerden biri olduğu için, ilerlemeciliğin/gelişmeciliğin tarihini bilmek bu paradigmayı daha iyi "anlamamızda" yardımcı olacaktır. Ayrıca, bu, (bu ilerlemeci mantık tüm "gelişme te-

orilerinde" mevcut olduğu için) "tüm bu teorilerin aynı Avrupamerkezci-modern paradigma içinde oldukları" tezininin daha iyi anlaşılmasını da sağlayacaktır. Çünkü "gelişme en eski ve en güçlü Batılı düşüncelerden biridir" (Hettne, 1990:39).

Bu düşünce, tarihe "çizgisel bir hareket" olarak bakma anlayışının geliştirilmesinden başka bir şey değildir aslında:

> ... Yunan ve Roma uygarlığında büyüme temelde dairesel bir süreç olarak düşünülmekteydi. Ortaçağdaki otoriterler büyümeyi dejenerasyon, çürüme bağlamında ve kıyamet/kötü kader duygusuyla algıladılar. Bu her iki anlayışın tersine, modern ilerleme düşüncesi "uygarlık arzu edilen bir yönde hareket etmiştir, etmektedir ve edecektir" anlayışını ifade eder. Bu düşüncenin/algılayışın en bariz ifadesi Condorcet, Saint-Simon, Comte, Spencer ve Marx'ın çalışmalarında bulunabilir (Hettne, 1990:40).

Bu düşüncenin tamamen hâkim olduğu bir noktaya gelinmesi için, tarihin belirleyicisi olarak önce "tanrı"nın safdışı edilmesi veya öneminin azalması (ateizm veya deizm) ve bunun yerine akıl ve bilimin geçirilmesi gerekti. Bu dönemde, "gelişme" daha çok, bir organizmada görünen büyüme olarak alınmakta ve insanlık tarihi ile bir organizmanın gelişme süreci arasında paralellikler kurularak (antropomorfizm), toplumsal ilerleme ve gelişme anlayışına ulaşılmaktaydı. 19. yüzyılın tarih felsefesine uygun olarak şekillenen bu gelişme anlayışına sahip olan bazı düşünürler, bir süre sonra tarihin gelişme gücünü "akıl"da değil, insandan bağımsız olarak varsaydıkları tarihin kendi yasalarında aradılar. Bunlardan bazıları "doğa yasaları"nı ön plana çıkaran anlayışı savunurken; feodalizmden kapitalizme geçiş sürecini inceleyen klasik ekonomi-politik yazarları ise ekonomi-politiği ön plana çıkardılar. Daha sonra Marx bu ekonomistlerin anlayışını daha da ilerleterek "altyapı" olarak ekonomiyi "son tahlilde" (!) (Althusser) belirleyici saymakta; "mülkiyet ilişkileri" ve "sınıf çatışmasını" tarihin gelişmesinin eksenine oturtmaktaydı. Avrupa tarihi üzerine yapılan inceleme ve tartışmalar sonucu ortaya çıkan bu şablon ve onun kriterleri, bir süre sonra Avrupa-dışı kültürlerin tarihinin anlaşılması çabasında da kullanılacaktı. Bu da Avrupa-dışının standardizasyonunun, onun "tarihinin standardizasyonu" ile başlatılması demekti. Yani Avrupa, bir yandan "nüfuz" ettiği bölgeyi iktisadi, sosyal, kültürel olarak kendi standartlarına göre "değiştirmiş'; bir yandan da onu "tanıma" ve "kavrama" çabasının sonucu olarak tarihini araştırmış ve bunu yaparken kendi tarihiyle ilgili araştırma ve tartışmalar sonucu ortaya çıkmış yöntemleri, değerleri ve genel doğruları aynen geçerli sayarak, dar anlamda Avrupamerkezciliğin ilk örneklerini vermiştir. Bu, karşılıklı ilişki sonucu, kendiliğinden gelişen

pratikteki standardizasyonun yanı sıra, Avrupa-dışının geçmişinin ve en önemlisi geleceğinin de teorik olarak standardizasyonu demekti. Çünkü, Avrupa-dışının "geri"liği konusundaki kesin karardan/inançtan sonra, onların geleceğinin bugünkü Avrupa gibi olacağı da kendiliğinden ortaya çıkıyordu(!). Bu gelişmede, en büyük rolü, Avrupa'nın Avrupa-dışı ile ilişkileri sonucu ortaya çıkan antropoloji oynadı:

> Diğer kültürlerle [diğerlerinden] daha bariz bir şekilde ilgilenen antropolojinin kurucuları [yani koltuklarında oturarak antropologluk yapanlar] sınıflandırma işi için "karşılaştırmalı yöntem" olarak bilinen evrimci anlayış çerçevesini kullandılar. Bu 'yöntem' kelimenin bugünkü anlamıyla gerçekten karşılaştırmalı değildi. Sadece, 'insanlığın bir bütün olarak hangi yönde hareket edeceğini görmek için Avrupa'nın yakın tarihine bakılabileceği inancı'nın dışavurulmasından ibaretti. Karşılaştırma "geri" ile "ileri", "barbar" ile "uygar" ve "geleneksel" ile "modern" arasındaydı. (...) Karşılaştırmalı Yöntem'i kullananlardan muhtemelen en tanınmışı Lewis Morgan'dır ki, bunun sadece Marx ve Engels üzerindeki etkisi çok önemlidir. Engels *Ailenin, Özel Mülkiyetin ve Devletin Kökeni*'ni yazarken, büyük oranda Morgan'ın *İlkel Toplum* adlı çalışmasına dayanmıştır (Hettne, 1990:40).[16]

20. yüzyıla girildiğinde, bu ilerleme/çağdaşlaşma/uygarlaşma anlayışı hâkimiyetini tam olarak kurmuştu. Bu gerçekliğin edebi bir dille ifadesi için, içinde bulunduğu 1950'nin özgün ortamında en çok "buhran" kavramının rağbet gördüğüne değinen Ahmet Hamdi Tanpınar'ın bu konuyla ilgili cümlelerini aktarmak istiyorum:

> Kayıtsızca, hattâ mesut bir şekilde dinsiz, muvazaalara çok riayetkâr, son derece iyimser, ilmin her ilerleyişinin insanlara yalnız saadet getireceğine inanan, havagazı lâmbalarının yumuşak ışığında her an biraz daha tatmin edilmiş bir insanlık hayâli ile avunan, buhar makinelerinin gürültüsünde nabzının sabır-

---

16 Gelişmeciliğin ve ilerlemeciliğin tarihiyle ilgili olarak ayrıca bkz. Passmore, 1970; Pollard, 1971; Bury, 1955; Kumar, 1978; Nisbet, 1980; Pachter, 1974 ve Rigby, 1987, özellikle s. 71-79. Ayrıca, genelde "tarihselcilik" ve "tarihsel materyalizm" ile ilgili olarak bkz. Akedemie der Wissenschaften der UdSSR, *Marksistisch-leninistische Theorie des historischen Prozesses*, Dietz Verlag, Berlin, 1985; D. I. Tschesnokow, *Der historische Materialismus als Soziologie des Marksismus-Leninismus*, Dietz Verlag, Berlin, 1975; Burkhard Stephan, *Die Evolution der Sozialstrukturen*, VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin, 1977; Pery Anderson, *Tarihsel Materyalizmin İzinde*, Belge Yay., İst., 1986; G. V. Plehanov, *Materyalizm Üzerine Üç Deneme (D'Olboch-Holvetus-Marks)*, Kaynak Yay., İst., 1987; Erich Rothacker, *Tarihselcilik Sorunu*, Ara Yay., İst., 1990; Hilmi Ziya Ülken, *Tarihi Maddeciliğe Reddiye*, İstanbul Kitabevi, İst., 1981; E. H. Carr, *Tarih Nedir*, İletişim Yay., İst., 1987; Friedrich Nietzsche, *Tarih Üzerine*, Say Yay., 1994; İsmet Zeki Eyüpoğlu, *Tarihin İlkeleri*, Say Yay., İst., 1991.

sızlığını sayan asrımızın başı, daha çok kaba kelimelere inanırdı. O medeniyet ve terakki devriydi. O kadar çok sıçrayışla dolu on dokuzuncu asırdan kendisine miras kalan bu iki kelime, ona hayatını bir emniyet âbidesi gibi gösteriyordu. İnsan büyük ve kuvvetlidir. Tabiata üstündür. Tanrılara lâyık bir hayat temin edecektir (Tanpınar, 1996:83).

(AZ)GELİŞME EFSANESİ

"(Az)gelişme" teorileri üzerine yaptığım çalışmaların sonucunda, klasik, ortodoks ve neo-Marksist (bağımlılık, azgelişme ve dünya sistemi) teorilerin hepsini "sol teoriler" başlığı altında, klasik ekonomi-politikacıların teorilerini, neo-klasik teorileri, modernizmi ve neo-liberalizmi ise "sağ teoriler" başlığı altında toplamayı uygun görüyorum. Aslında içinde önemli sakıncalar taşıyan böyle bir genellemeyi kullanmamın tek nedeni, hem sol teorilerin, hem de sağ teorilerin ortak paydalarını tartışmak ve bu ortak paydaların Avrupamerkezci-modern paradigmanın katı çekirdeğini oluşturduğunu göstermektir. Nitekim, ancak bunu başardığımız oranda, bunların hepsini birden "Avrupamerkezci-modern gelişme teorileri" adı altında toplayabiliriz. Bu ortak paydanın en önemli unsurları, yukarıda belirttiğim gibi, iktisadiyatçılık (ekonomizm), evrimcilik-gelişmecilik (sosyal Darwinizm veya tarihsel materyalizm) ve evrenselciliktir. (Çok genel anlamda katı çekirdeği oluşturan pozitivizm, rasyonalizm gibi diğer unsurları burada saymıyorum).

İktisadiyatçılık üzerine söylemek istediklerimi, daha önce bunları söylemiş olan bir kaynaktan aktarmak istiyorum:

> Üçüncü dünya ülkeleri konusunda bilimsel söylem tekeli 1960'larda gelişme iktisadının elindeydi. Toplumsal sorunun salt iktisadi olduğuna inanılan o dönemde, iktisat biliminin özel bir kolu olmak iddiasındaki gelişme iktisadı altın çağını yaşadı. Aynı dönemde gelişmiş ülkelerde de iktisatçılar, benzer bir altın çağ yaşıyorlardı. Keynesgil büyüme kuramının sihirli kazanına damlatılmış neoklasik varsayımlarla elde edilen, sabit hızda dengeli büyüme modellerinin vaat ettiği gelişme eğilimi iktisatın altın çağının timsaliydi. (...) Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, gelişmekte olan ülkelerde [ve planlı gelişme modellerinin hâkim olduğu Doğu Bloku ülkelerinde] de, tüm siyasal projelerin bu dönemde toplumda yankı uyandırabilmeleri için, her şeyden önce bir iktisadi gelişme modeli sunmaları gerekiyordu. (...) Dış ticaret hadleri, eşitsiz mübadele, iktisadi artığın toplum içinde ve çeşitli iktisadi kullanımlar arasında bölüşümü gibi konular yeni iktidarın nasıl oluşması gerektiği sorununu bile siyasal tartışmalarda zaman zaman ikinci plana atabilirdi. (...) Radikal/ilerici, liberal veya ılımlı müdahaleci iktisatçıların birleştikleri ortak nokta, olağan koşullarda iktisadi uyarıcılar karşısında insanların gösterecekleri tepkinin her yer[de] ve her zaman ay-

nı olduğu inancıydı. (...) Birbirinden özünde farklı birçok toplumsal çatışmayı aynı anda temsil etme kabiliyeti, kalkınma sorunsalının toplumsal anlamın merkezi belirleyicisi konumunu kazanmasını mümkün kıldı. Bununla bağlantılı olarak, kalkınmacı tahayyül dünya ölçeğinde dönemin dogmatik gerçeği oluyordu (İnsel, 1993: sırasıyla, 155, 156, 169 ve 176).

İster Marksist gelenek içerisinde olsun, isterse dışında veya karşısında, tüm bu modernleşme, gelişme, büyüme, ilerleme veya kalkınma teorilerinin hepsi (farklı seyir yönlerine sahip olsalar da) aynı Avrupamerkezci-modern paradigmanın içinde yer almaktadırlar. Yukarıda genel olarak bu paradigmanın katı çekirdeğinde yer aldığını söylediğim (sosyal Darwinizmin ve evrimciliğin bir şekli olarak) "ilerlemecilik" anlayışı ve iktisadiyatçılık bu teorilerin hepsinin eleştirisiz kendi modellerinin temellerine koydukları değerlerdir. Marx, Engels ve Lenin tarafından geliştirilen ve son olarak Stalin tarafından en kaba şekliyle formüle edilen ardışık toplumsal yapılar anlayışı ve tarihsel materyalizm, -Marksist olsun veya olmasın- aslında herkesin katıldığı daha genel bir "inanç"a dayanıyordu: her şeye rağmen ***ilerliyoruz!*** Bu nedenle, -ortaçağ başta olmak üzere- "eski"nin ve gelenekseL olanın tarihi işlevinin bittiği ve dolayısıyla "geri" olduğu konusunda herkes hemfikirdi hemen hemen. Fikir ayrılıkları (bu geri olandan) daha "ileri" olan bugüne, yani "modern"e geçiş yollarıyla ilgili konularda veya bugünün "nihai çözüm" olup olmadığı bağlamında gündeme gelmekteydi. Pratik yaşamda ise, özellikle 1928 yılından itibaren Sovyetler'deki planlı kalkınma çabaları, sorunu "gelişme felsefesinin tartışılmasından" iyice uzaklaştırdı. Şimdi sorun bu gelişmenin/ilerlemenin nasıl en büyük hıza kavuşturulacağıydı. Bu arada hem Batı'da, hem Sovyetler'de (ekonomizmin kesin zaferinin bir sonucu olarak) gelişme, artık iyice "milli gelirin artması", sanayileşme oranı, yatırımlar ve benzeri ekonomik değerlerle ölçülür olmuştu.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde, ekonominin son tahlilde tüm taraflarca "temel" veya belirleyici olarak kabul edilmesi, bir anlamda, Marksizmin epistemolojik zaferiydi (!). Öyle ki, iktisatçılar, beşeri bilimlerin hiçbirinin kendi genel yasalarından habersiz olarak bir şey yapamayacağına inanmaktaydı neredeyse. Bunun bilimsel çalışmalardaki yansıması Avrupa'nın Avrupa-dışı ile ilişkilerinin incelenmesi konusunda iktisatçıların, "kalkınma', "gelişme" veya "azgelişme" teorileri ile inisiyatifi ele geçirmesi oldu. Diğer bir yansıması ise, hem savaş sonrası ortaya çıkan Doğu Bloku'nun, hem de Batı Bloku'nun (Doğu Bloku'nun dışındaki azgelişmiş ülkeleri bu bloğa kaptırmamak için) yoğun "geliştirme" ve "kalkındırma" politikaları üretmeleri oldu. Artık gelişme teorilerinin yanı sıra

"gelişme stratejileri" ve "gelişme politikaları" gibi kavramlar da yoğun olarak gündemdeydi.

Modernleşme bağlamında konuya yaklaşan (genelde sosyolog) teorisyenlerin bu iktisadiyatçı söylemden (biraz da zaten buna tepki olarak) nispeten uzak olmaları, diğer yandan onları dar anlamıyla Avrupamerkezci yapmaktaydı: Bu teorisyenlere göre, Avrupa'nın insanlığa kazandırdığı birçok (ekonomik veya onlar kadar önemli olmak üzere ekonomi-dışı) değere ve haklara tüm insanlığın kavuşması için mücadele etmek, bir aydın olarak onların görevidir. Daha çok epistemolojik değişime önem veren ve bu değişimin diğer değişimlerin gelişmesi için kaçınılmazlığını savunan bu anlayış, "ulus-devletleşme", "demokrasi", "insan hakları" gibi (Marksizmin, gelişimini altyapısal gelişmelere bağımlı saydığı) üstyapısal kurumlardan, gündelik yaşamdaki davranışlara ve alışkanlıklara kadar her konuda Avrupa'nın örnek alınması beklentisi ve bu yöndeki çabaları ile dar-anlamda-Avrupamerkezciliğin öncülüğünü yapmaktaydılar. Ancak bu teorisyenlerin gözlemlerindeki en çarpıcı gerçeklik, çevrenin Avrupamerkezci-modern standardizasyonunun (veya onların deyişiyle modernleşmesinin) motorunun (üretim ilişkileri ve genelde iktisadi gelişmenin önünde giden veya en azından onunla paralel olarak gelişen) Batıcı ve/veya Batılı (Avrupamerkezci-modern) episteme olduğu tespitiydi. Öyle ki çoğu zaman birçok "yapı"nın önce düşünsel olarak ihtiyacı yaratıldı, sonra onun varolması için gerekli altyapının oluşturulması çabaları gündeme geldi. Çoğu zaman bu kurumların, bu davranışların veya bu olguların yerleşmesi için bu altyapı oluşturma çabalarının tamamlanması veya başarıya ulaşması da gerekmedi. Modernist teorilerin bu standardizasyon sürecinde "üst yapı"ya biçtikleri "öncelik" rolü büyük oranda doğruydu. Nitekim bu ülkelerde buna tepki olarak gelişen sol söylemin kendisi de altyapının gelişmişliğinin bir "dayatması" olarak değil; daha çok aydınların (biraz abartarak söyleyecek olursak) "fikir jimnastiği"nin veya genelde entelektüel faaliyetlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktaydı. Nitekim, azgelişme ve bağımlılık teorisyenlerinin modelleri, modernistlerin modelleri kadar pratikle iç içe olma niteliği taşımadı; bir başka deyişle, ayakları yere o kadar sağlam basmadı. Ne de olsa tamamen normatif/müdahaleci teoriler olarak bunlar, daha çok, sürecin eleştirisi ve gelecekle ilgili "alternatif" çözüm yöntemleriyle ilgiliydiler.

Sonuçta hedefin ne olduğu konusunda sağ ve sol tüm teoriler anlaşıyorlardı: gelişmek! Asıl sorun bu gelişmeden ne anlaşıldığı konusunda ve bu hedefe varmak için izlenecek yöntem konusunda ortaya çıkmaktaydı. Mevcut durum ve onun tarihi hakkındaki tespitler konusunda da taraflar yine genel hatları ile hemfikirdi:

Liberal ve Marksist düşüncenin, ayrı süreçlerden geçerek aynı sezişe ulaşmaları

bir rastlantı değildir. Her ikisi de dini anlamsala karşı çıkarken, ***doğal iktisadi kanunlar***la belirlenmiş ***iktisadi insan*** ve iktisadi toplumsal mekanizma benzetmelerinde birleşirler. İktisadi kanunlardan toplumu tanımlamak, insanların egemen olamadıkları, kendi dışlarında gelişen ve ancak insanların bunun bilgisine vâkıf olarak uyum sağlayabilecekleri bir olguya işaret etmektedir. Bu olgunun nesnelliği konusunda birleşen Marksizmle liberalizmi ayıran, ve belki Marksizme bir dönem modern insanın tahayyül dünyasının tüm boyutlarını temsil etme olanağını veren şey, varoluşun bilgisine vâkıf insanların, doğa kanunlarını olduğu gibi, toplumsal kanunları da boyunduruk altına alacağı ütopyasını Marksizmin rakibinden daha açık bir şekilde dile getirmesidir. (İnsel, 1993:90, abç).

Hem sağ, hem de sol gelişme teorileri için, gelişmenin kriterleri de hemen hemen aynı, büyük oranda iktisadiydi. Bunların başında, GSMH, sanayinin gelişmişlik/"ağır"lık derecesi, emek yoğun üretimden sermaye/teknoloji yoğun üretime geçilmesi anlamında kapitalist üretime geçiş derecesi gibi temel kriterler geliyordu. Bunların sonucu olarak ortaya çıktığına inanılan, eğitim kurumlarının gelişmişliği ve yaygınlığı, sağlık hizmetlerinin gelişmişliği ve yaygınlığı, şehirleşme oranı, iletişimin gelişmişliği gibi sosyolojik olgular ise, aslında aynı anlama gelmek üzere (özellikle toplumbilimciler tarafından) modernleşmenin kriterleri olarak kullanılmaktaydı.

DÜNYANIN AVRUPAMERKEZCİ-MODERN STANDARDİZASYONU

Dünyanın herhangi bir bölgesindeki Avrupamerkezci-modern standardizasyon yönteminin, o yerin iç yapısına ve gidilen döneme bağlı olarak değiştiğini özellikle belirtmek gerekiyor. Bunda, söz konusu çevre ülkenin içinde olduğu (ilk etapta kendini siyasi kurumlar, iktisadi yapı ve gelenekler gibi unsurlar ile gösteren) paradigmanın, Avrupamerkezci-modern paradigmayla farklılık oranının büyük etkisi oldu. Örneğin, Avrupa'nın veya Avrupalının gittiği yerde, (devlet, aile, iktisadi organizasyonlar vb değerlerin mevcudiyet durumuna göre Avrupamerkezci-modern paradigmaya yakınlığı belirlenen) mevcut bu paradigmalardan, Afrika ve Amerika örneğinde olduğu gibi, dönüştürülmesi mümkün olmayan veya dönüştürme maliyetine değmeyecek olanlar tasfiye edilirken; Osmanlı İmparatorluğu örneğinde olduğu gibi, pratik yaşamda hâkim olan paradigma Avrupamerkezci-modern paradigmaya benzer değerlere, kurumlara ve sorunlara sahipse, dönüşüm gündeme gelmekteydi. Böyle ülkelerde standardizasyonun iki yönlü niteliği (yani hem standardize etme, hem de standardize olma olgusu) daha iyi açığa çıkıyordu. Bu ülkeler için, (buralarda hâkim olan anlayışa göre gelişmenin göstergesi olan) "iyi savaş teknolojisi', "hazinenin zenginliği" gibi konularda Avrupa'nın üstünlüğü tartışılmazdı. Bu gerçekliğin kabulü sonu-

cu, böyle ülkelerde, genellikle, ilk başlarda sadece teknolojinin ve idari-askeri sistemin transferi söz konusu olurken, daha sonra, (zamanla bunun tek başına transferinin mümkün olmadığı veya yetmediği düşüncesiyle) bir bütün olarak Avrupa sisteminin "transferi" temel politika olmaya başladı. Bu ülkelerde bu konudaki öncüler, özellikle Avrupa'nın metropollerinde yetişmiş yerli aydınlar oldu. Ayrıca Avrupa ile ilişkiler sürecinde ortaya çıkan yeni gelir kaynaklarına sahip olabilmiş girişimciler ve daha sonra da çevrenin merkezinde bu aydınların etkisi ile veya Avrupa'nın dolaysız etkisiyle Avrupa'nın üstünlüğünü kabullenmiş aydın ve yönetici kesimler, gidişatın kötü olmasını, Avrupa teknolojisine (veya daha genelde Avrupa sistemine) yeterince sahip olmamakta aradı. Bundan sonra yaşananlar, aslında oldukça basit ve herkesçe bilinen bir süreçti: Avrupa'nın üstünlüğü ve ileriliğini kabullenmiş aydınlar, yöneticiler ve girişimciler arasında iki ayrı anlayış gelişti. Bir kesim, Avrupa'nın sadece teknolojisini alıp, mevcut geleneksel ruhi yapıyı korumayı doğru bulurken; (kendi terminolojimle ifade edecek olursam) Avrupamerkezci-modern episteme ile onun nedeni ve sonucu olan olguları ve gelişmeleri birbirinden ayırmaktaydılar. Bazen, kendilerine Avrupa'dan "akıl hocası" romantik düşünürler bulan bu kesim, Avrupamerkezci-modern paradigmanın neden olacağı olası veya mevcut ahlaki ve kültürel dejenerasyon ve çözülmeden sakınmak istiyordu. Diğer bir kesim ise, bir bütün olarak "Avrupalılaşılmadıkça" sorunların asla çözülmeyeceğini söylerken, dar anlamda Avrupamerkezci tezlere yaklaşıyordu; bunu başaramadığımız ve arada kaldığımız oranda çarpık bir yapıya sahip olacağımız yönündeki tezleriyle de sol tezlere yaklaşıyorlardı.

Bu, Avrupa'daki ve Ortadoğu'daki geleneksel paradigmalarla Avrupamerkezci-modern paradigmayı kapsayan "Akdeniz paradigması" ("kitaplı veya tek tanrılı dinler paradigması" da diyebiliriz) içinde görebileceğimiz Osmanlı ve Avrupa paradigmalarının birbirlerine yakınlığı, mevcut hâkim paradigmalar bağlamında söz konusuydu sadece. Çünkü, bu arada aynı coğrafyalarda bu geniş paradigmanın da dışında kalan, katı çekirdeğinde Avrupamerkezci-modern paradigmanın çoktan mahkûm ettiği değerler taşıyan paradigmalar da kapalı veya yarı-kapalı yapılarıyla aynı topraklarda varlıklarını sürdürmekteydiler. Ancak standardizasyon süreci daha çok, aynı Akdeniz paradigmasının alt-paradigmaları sayabileceğimiz iki hâkim paradigma arasındaki ilişkilerle belirlenmekteydi. Avrupa bir yandan kendi geleneksel paradigmasını standardize etmesi anlamında, iç-standardizasyon yaşarken; bir yandan da Osmanlı aydının ve yöneticilerinin çoğu zaman gönüllü çabaları ile bu paradigmanın standardizasyon süreci devam ediyordu. Bu süreç boyunca kendilerini tarihin evrimsel akışının temsilcileri olarak gören Batıcı/Avrupacı kesim "ilerici', "modern" vb isimler alırken, bu

standardizasyona direnenler veya hatta bazı konularda çekincesi olanlar "muhafazakâr"/"tutucu", "geleneksel" veya "gerici" sayılmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nda standardizasyon sürecinin başlamasından sonra gruplar arasındaki ayrılık, bu standardizasyona karşı olup olmamak bağlamında değil, bu standardizasyonun dozajı ve yöntemi bağlamında söz konusu olmaktaydı. Nitekim bu çalışmanın konusu olan, Türkiye Kurtuluş Savaşı yılları tam da böyle bir döneme denk düşmektedir: Batıcılık geniş anlamıyla (yani Avrupamerkezci-modern paradigmanın içinde olma anlamıyla) herkes için geçerlidir artık. Dar anlamıyla Batıcılık (yani Avrupa'yı olduğu gibi veya büyük oranda taklit etme anlayışı) ise gittikçe hâkim anlayış haline gelmektedir. Bu anlayışın hâkim olduğu oranda da "ulusçuluk" ve "ulus-devletçilik" anlayışı bir dogma gibi kafalara yerleşmektedir.

Avrupamerkezci-modern standardizasyon teorisinde, "ulusçuluğun" ve "ulus-devletleşmenin" özel bir yeri vardır. Çünkü, "anti-emperyalist" söylemle verilen bir mücadele sonucu ortaya çıkan bu yeni "ulus-devlet"lerin, aslında standardizasyonu hızlandırmaya yarayan yeni bir "işbölümü'nden ibaret olduğunu düşünüyorum:[17]

> Çağdaşlaşmanın en dramatik özelliklerinden birisi en önce çağdaşlaşan toplumların konumu üzerinde yaptığı etkidir. (...) Bunlar etkilerinin doruk noktasında bulundukları sırada (1910-1920) yarım düzine Avrupalı toplumun yönetimi altındaki Avrupalı olmayan toplumların sayısı yarım milyardan az değildi. Yönetenlerle yönetilenler arasındaki bu ilişki sürekli çekişmeler yarattı ve kılıçla zorlandıklarında da çağdaş uygulamalar genellikle reddedildi. Bu durum ***anti-Avrupalı olmakla birlikte Avrupalı uygulamaları aynen alan ve Avrupalı yönetimine karşı savaş veren çağdaşçılar*** olgusunu da geliştirdi. Ama uzun dönemde daha çağdaş toplumlar öteki toplumların vasileri olarak onlara çağdaş bilginin hem yararlarını, hem de kaçınılmaz sorunlarını verdiler. Bu açıdan bakılınca, emperyalizm çağdaşlaştıran bir güç olarak görülebilir. ***Yönetilenler daha çağdaş olan toplumların vesayetini reddedebilecek aşamaya vardıklarında vasi devletlerin dünya çapındaki siyasal etkisi de tedrici olarak azaldı.*** (Black, 1989:130, abç).

---

17 Nitekim, birçok Batılı düşünür ve politikacının daha bu sürecin başında bu gerçekliğin farkına varmış olduğu bilinmektedir. Bu konuda en çarpıcı örnek, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında ABD'de gelişen anti-emperyalist söylem ve bunun ürünü American Anti-Imperialist League olmuştur. Bkz. Ataöv, *Amerikan Emperyalizminin Doğuşu*, Doğan Yayınları, 1970, özellikle 89-105; William J. Pomeray, *American Neo-Colonialism*, New York, 1977; V. G. Kiernan, *America: The New Imperialism, From White Settlement to World Hegemony*; V. G. Kiernan, *Marxism and Imperialism*, Londro, 1974, özellikle üçüncü bölüm: "Imperiolism, Americon ond Europeon: Some Historicol Contrasts", s. 95-131

"Anti-Avrupalılık", genelde radikal bir anti-emperyalist söylemle ortaya çıkan milliyetçi veya İslamcı hareketlerde gözlemlenmektedir, ama buna biraz temkinle yaklaşmamız gerekiyor.

Benim iddiam, -bir ülkenin standardizasyonun o ülkedeki yerli "taşeronlara" devredilmesi anlamında- bu "işbölümü"nün, standardizasyonun önünde engel olmasından çok, onu hızlandıran, daha ucuz kılan ve süreklilik kazandıran bir olgu olduğudur. Bunun böyle olduğu, bizzat Batılı politikacılar tarafından defalarca dile getirilirken, genelde bu ülkelerin modernist aydınlarının veya "komprador"larının bu işin ehli olup olmadığı sorunu 20. yüzyılın başından beri tek sorun olmaya başlamıştır. Bence Avrupamerkezci-modern paradigmanın asıl standardizasyon yöntemi işte bu "işbölümü yoluyla gönüllü standardizasyon" olmuştur. İlk dönemlerde kullanılan, genelde "emperyalizm" (teritoryal yayılmacılık) adını verebileceğimiz, "sömürgecilik" ve "sömürgecilik-benzeri" yöntemlerin belli bir döneme has geçici yöntemler olduğunu savunuyorum. Ayrıca bunu, bir "aşama" olarak görmek de kanımca yanlıştır. Çünkü teritoryal yayılmacılık, olası yöntemlerden sadece biriydi ve diğer yöntemlerle birlikte kullanılabilmekteydi. Toprak elde etme savaşının ve yeni "yerleşim alanları edinme" ("koloni" kelimesinin kökeni de buradan gelmektedir) çabasının sonucu olarak görebileceğimiz kolonyalizm (sömürgecilik), geleneksel (yani modern-öncesi) yayılmacılık yöntemi olan teritoryal yayılmacılığın bir dönem görülen şeklidir. Avrupa, ilk yayılma dönemlerinde, özellikle yerleşmeyi amaçladığı Amerika ve Afrika gibi, rakip konumdaki güçlü bir merkezi yönetime sahip olmayan ve "eşölçülemez/kıyaslanamaz" bir paradigma içerisinde bulunan insanları (veya onların paradigmasını) yok etme yoluna gitti. Bunun, geleneksel imparatorlukların yayılmacılığından önemli bir farkı, elde edilen bu toprakların sınır topraklar olmayıp, uzakta ("deniz aşırı") olmaları ve bu nedenle yeni bir iktisadi ve idari-siyasi yapılanmanın gelişmesine yol açması oldu. Ancak en önemli farkı, modern paradigmanın yayıldığı oranda, alternatif paradigmalara yaşam alanı kalmamasıydı. Bu farklılıklarına rağmen, bu sömürgecilik yöntemleri, herhangi bir toprak parçası üzerinde tek bir sömürgeci gücün söz sahibi olması ve hatta buraya "sahip" olması gibi yönleriyle modern öncesi yayılmacılık yöntemlerini çağrıştırıyordu. Nitekim, çoğu zaman "anavatan"dan farklı bir konuma sahip olsalar da sömürgeler, sömürgeci ülkenin yeni vilayetleri olarak görülüyor ve buralara anavatandan göç teşvik ediliyordu.

Birçokları tarafından "yarı-sömürge" olarak adlandırılmış olan (Osmanlı İmparatorluğu, Çin ve İran gibi) ülkelerdeki standardizasyon yöntemleri, (Avrupamerkezci-modern paradigmanın asıl özgün yöntemi olan) yukarıda sözü edilen "ulus-devletleşme aracılığı ile işbölümü" yönteminin

öncülleridir. Bu iki anlamda böyledir: Birincisi, bir ülkenin sömürüsü veya genelde standardizasyonu tek bir "emperyalist" ülke tarafından değil, birçok Batılı ülke (veya -"Düyun-ı Umumiye" gibi- Batılı ülkelerin ortak eseri olan uluslararası kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilir. Yani böyle bir ülkenin artık Batılı tek bir devlete "ait" olması söz konusu değildir. Söz konusu olan, bu ülke üzerindeki "nüfuz savaşı"dır. Ama bu sürecin başlamış olması kesinlikle "emperyalizm" sürecinin tasfiye olması anlamına gelmediği için, aynı dönemde, bu ülkelerin kendi sömürgesi olmaları için birçok Batılı ülkenin savaşım vermesi söz konusudur. Bu savaşımın bir ayağı söz konusu o "yarı-sömürge" ülkedeyse, diğer ayağı da bu iki yöntem arasındaki hâkimiyet mücadelesinin sürdüğü, Batılı ülke merkezlerindedir.

İkincisi, bu ülkelerin sömürüsü veya genelde standardizasyonu, bizzat oraya yerleşip yönetimi ele almış olan Batılı devletler tarafından, yerli güçlere rağmen değil, Batı'nın üstünlüğünü kabullenmiş ve ona yetişmek için onunla ilişkilere giren yerli siyasi ve iktisadi "güçler"le işbirliği içinde gerçekleşir. Bu ilişkiler sonucu, o ülke standardize olduğu ölçüde "bağımlı" olmuş ve sömürülmüş; sömürüldüğü ve bağımlı olduğu ölçüde bu ilişkileri geliştirmek istemiştir yerel güçler. Bu ülkelerin Batı ile geliştirdikleri "gönüllü" ilişkinin bir sömürü ilişkisine dönüşmesi, bize, Batılı kapitalist ülkelerde herhangi bir işçinin, işvereniyle girdiği gönüllü ilişki sonucunda sömürülmesi örneğini hatırlatmaktadır. Nasıl ki bir serfin bir toprak ağasına bağlılığına göre, bir işçinin bir kapitaliste bağlılığı "gönüllü" (ve hatta bazen minnettarlık sınırları içinde) ise, Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemiyle Batı'ya bağlanmış bir çevre ülkesinin bağlılığı da (teritoryal yayılmacılık yöntemi sonucu işgal edilmiş bir çevre ülkesiyle karşılaştırıldığında) gönüllüdür. Yani Avrupamerkezci-modern standardizasyon, kendi içindeki "sınıflar arasındaki gönüllü işbölümü" anlayışını, dünya çapında ülkeler arasında da (her ülkedeki sınıflar arasındaki işbölümünü koruyarak) hayata geçirmiştir. Ancak bunun böyle olması, bu sürecin "kaçınılmaz", "zorunlu" veya "sürekli" olduğunu kabul etmemizi gerektirmez. Gittikçe tektipleşen/aynılaşan dünyada, sınıfsal farklılıklar sürerken, özellikle çokuluslu şirketlerin gelişmesiyle ülkeler arasındaki farklılıklar ikinci planda kalmaktadır. Bu nedenle, bu tez, bizi "üçüncü dünyacı"lığa götürmez veya "antiemperyalist" ulusal savaşların önemini abartmamıza yol açmaz.

İşte bu yapıları ile, (Lenin'in "yeni-sömürgecilik', birçok yazarın "yeni-emperyalizm" ve bizim "Avrupamerkezci-modern" dediğimiz yöntemle standardize edilen) "yarı-sömürge" ülkeler, gelecekte, "ulus-devletleşme aracılığıyla işbölümü" yönteminin öncülüğünü yapacaklardı. Zaten bu arada, (aslında her yerde her zaman farklı bir yöntem uygulandığı için or-

taya çıkan) tüm bu sayısız yöntemlerin uygulanması sonucu gelişen standardizasyonda önemli bir ilerleme katedildiğinden, Batılı ülkeler için "ulus-devletleşme" yöntemi daha ucuz ve rahat bir yöntem haline gelmişti. Bu arada, hem standardizasyonun doğal sonucu olarak gelişen "ulusçuluk" ve "ulus-devletleşme" isteği, hem de Sovyet Devrimi'nden sonra bu isteğin iyice artması, bu yöntemi rakipsiz bir hale getirince, mevcut bir çok koloninin de, "bağımsızlaşarak" bu yeni sürece dahil oldukları görülecekti. Bizce, "dekolonizasyon" denilen bu olay, sadece bu sürecin sonucudur ve sadece niceliksel olarak farklı bir aşamayı ifade eder; niteliksel olarak değil. Nitekim, yarı-sömürgeleşmeyle başlayan bu süreç, hemen hemen tüm sömürgelerin tasfiyesi sonucu, dünya haritasının neredeyse sadece "bağımsız" ülkelerden oluştuğu günümüze kadar devam etmiştir.

Özellikle ("ulusal bağımsızlığını" kazanmış bu ülkelerde hâkim olan) "ulusal kalkınma" kavramı, tam da bu, yukarıda sözünü ettiğimiz, "daha hızlı, daha ucuz ve daha sağlam" standardizasyon sürecinin politikasının adı oldu:

> İşte milliyetçilik ile kalkınmacılığın çakıştığı nokta burası oldu. Ulusal kalkınmacılık liberal piyasa ilkelerine alternatif bir senaryo öneriyordu. Yeni ulus-devletlerin iddiası bu senaryonun liberalizme nazaran daha az parçalayıcı, daha az ayrıştırıcı, daha az kutuplaştırıcı olduğuydu. Fakat aynı zamanda kapitalist sistemin gerekleri yerine gelecek, insanlar durağan dengelerin rahatlığından kopacaklar, cemaat ilişkilerinden vazgeçmeye mecbur olacaklar, piyasa göstergelerini izleyerek tavırlarını tayin edeceklerdi. (...) Asıl mesele ise "modernleşme" olarak özetleyebileceğimiz, kapitalist dünyadaki ekonomik, teknolojik ve yönetimsel yenileşmeyi özümlemekti. (...)
> Ulusal kalkınmacılık kapitalizmi geliştirirken esas olarak modernleştirici bir misyon üstleniyordu. Modernleşme devleti ve ekonomiyi dönüştürürken kültür, zihniyet ve toplumsal pratikler düzeyinde büyük çalkantılara yol açıyordu. Gelişen ülkelerin yöneticileri açısından, bu çalkantılara karşı rejimin meşruiyetinin garantisi iktisadi büyümede yatıyordu. (...) Bu nedenle gelişmecilik kendi meşruiyetlerini iktisadi büyümeyle bağlı gören ülke yöneticilerinin de zorunlu olarak angaje oldukları bir ideal konumuna girmişti (Keyder, 1993:14).

Diğer yandan ulusçuluk ve onun doğal bir sonucu olan ulus-devletleşme bilinci de zaten -dolaysız olarak- Avrupa'dan ihraç edilmiştir. Bu anlamda, -ulusçuluğun doğası gereği- ulusçu çevre ülkelerinden birinin, "öteki" olarak Avrupa'ya muhalefeti, sadece biçimseldir ve simgeler bağlamındadır. Örneğin, Avrupa'nın kendi dilini, kendi tarihindeki isimleri yüceltmesine alternatif olarak, bir çevre ülkesinin kendi sembollerini veya değerlerini ön plana çıkarması bunun en güzel örneğidir. Burada, hem bizzat bu değerlerin ön plana çıkarılması ihtiyacı, hem de bunun yöntemi

tamamen Avrupaidir. Tam da bu noktada, bizim "geniş anlamda Avrupamerkezci" kavramımız daha iyi anlaşılacaktır: Dar anlamda Avrupamerkezci, bir "örnek tip" olarak (kıyafeti, dili, gelenekleri vb sembolleri ile) Avrupa'yı merkez almak, ondan yana olmak ve onu taklit etmek anlamına gelirken; geniş anlamda Avrupamerkezci bu sembollere sahip çıkmak zorunda olmadan, hatta bunlara karşı çıkarak bile, çok daha temeldeki (yani katı çekirdekteki) bazı değerlere sahip olunarak "Avrupamerkezci-modern paradigma"nın içinde olmak demektir.

Burada çok önemli bir nokta, ulus-devletleşmenin Avrupamerkezci-modern standardizasyon içindeki rolüyle ilgili bu yaklaşımımda, Avrupa'ya ait gelenek, kurum, yasa ve benzeri koruyucu kuşak değerlerinin, katı çekirdekteki değerlerce belirlenmediği düşüncesidir. Daha doğru bir deyişle, aynı katı çekirdek değerlerinin, her yerde ve her zaman aynı koruyucu kuşak değerlerini yaratması (ya da belirlemesi) şart değildir. Yani, Avrupa'da oluşan episteme, Aydınlanma, Rönesans vb genellemeler ile bir bütün olarak alınmakla birlikte, aslında bu episteme içinde de katı çekirdeğe ve koruyucu kuşağa ait olan farklı değerler vardır. Dolayısıyla bugünkü Avrupa gibi olmak için kaçınılmaz olan (demokrasi, kıyafet, inanç, günlük yaşam) bazı değerlerin, Avrupamerkezci-modern standardizasyon için aslında kaçınılmaz olmayabileceği gibi bir sonuç çıkmaktadır ortaya. Nitekim "kapitalizm" ve "kapitalistleşme" bağlamında yapılagelen tartışmalarda fark edilmeyen şey, bu katı çekirdek değerlerinin asli olduğu, diğer değerlerin farklı zamanlarda ve farklı coğrafyalarda değişebileceğidir. Bunun sonucu olarak, çevre ülke formasyonları ile ilgili "çarpık kapitalizm", "üretim tarzlarının eklemlenmesi" veya "yarı-feodal" gibi ucube kavramlar uydurulmaktadır. Bunun tek nedeni aslında gelişmenin her yerde aynı olması beklentisinin gerçekleşmemesinin yarattığı hayal kırıklığıdır. Oysa gerçek, koruyucu kuşağa ait bu değerlerin farklılığına bağlı olarak bu formasyonların her ülkeye göre, hatta bir ülke içinde bölgelere göre özgün bir niteliğe sahip olduğudur. (Bu söylediklerimiz, en genel anlamda Avrupamerkezci-modern paradigma içinde olmakla ilgilidir. Avrupa'nın koruyucu kuşağındaki değerlere de sahip olduğu oranda bir ülkenin veya bir teorinin -kelimenin dar anlamıyla- "Avrupamerkezci-modern" olduğundan da söz edebiliriz).

Sözü edilen (katı çekirdeği ve koruyucu kuşağıyla birlikte) bu paradigmanın değerlerinin oluşma sürecinin dört boyutundan söz edilebilir: Bilimsel Devrim, Siyasal Devrim, Kültürel Devrim ve Endüstriyel Devrim (Jeannicre, 1994:17-21). Bu sürecin ve bu değerlerin incelenmesi ayrı bir konudur. Biz sadece burada, bu paradigmanın ilk etapta akla gelen değerlerini tekrar sıralamak istiyoruz: Bilim ve bilimcilik ("bilim-taparlık"), pozitivizm, amprisizm, ilerleme, evrimcilik, akılcılık, eleştirel akıl, insan-mer-

kezcilik, laiklik, sanayileşme, teknolojik icatlar, ekonomizm. Bunların sonucu olarak ortaya çıkan kıyafet, inanç, günlük yaşamdaki alışkanlıklar, kültürel-sanatsal değerler gibi sembolik değerler ve demokrasi, ulus, ulusal devlet gibi görece daha köklü değerler, sadece modernliğin örnek modeli olarak görülen Avrupa'ya ait olan ve Avrupamerkezci-modern paradigmanın koruyucu kuşağında yer alan değerlerdir. Mekâna ve zamana göre değişmeleri veya mevcut olup olmamaları, bu paradigma içinde olup olmama konusunda belirleyici bir rol oynamaz. Ulus-devletleşme olgusu sadece mevcut Avrupamerkezci-modern örgütlenmenin (bir zamanlar geçerli olan sömürgecilik yönteminin olduğu gibi) olası yöntemlerinden biri olarak ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır. İşlevini tamamladığı için veya başarısızlığına inanılmaya başlandığı için ortadan kalkması bu paradigmanın dışına çıkılması anlamına gelmeyecektir. Bu anlamda, "ulusal kalkınmacılığın iflası" (Keyder, 1993) bu ulusçuluğun sonucu olan politikalardan birinin iflasıdır sadece ve nedeni sadece başarısızlığının gözlemlenmiş olmasıdır.

Yine son yıllarda postmodernizm tartışmaları bağlamında ortaya çıkan, "evrenselciliğe karşı partikülarizm" tartışmalarında dikkati çeken şey ise, partikülaristlerin korumaktan yana oldukları değerlerin genellikle koruyucu kuşak değerleri olduğudur. Çünkü Avrupamerkezci-modern standardizasyondan payını almamış veya bir başka deyişle eurosentrist-modern paradigmanın tamamen dışında olan coğrafyalardan söz etmek bugün artık mümkün değildir. Bu nedenle, burada söz konusu olan, dar anlamda Avrupamerkezci, evrenselci yaklaşımın, çevrenin "farklı" geleneksel değerlerini, onları yaşayamaz kıldıktan sonra, müzelere kaldırıp yüceltmesine alternatif olarak, bunları canlı olarak koruma isteğinin hiç de bu paradigmayı tehdit etmediği bilincidir. Yani,Avrupamerkezci-modern paradigmanın koruyucu kuşağındaki değerlere yöneltilen bugüne kadarki eleştiriler de "son tahlilde" genellikle yine bu Avrupamerkezci-modern paradigmanın birer parçasıdırlar.

Son olarak, Avrupamerkezci-modern standardizasyonun çevre ülkeler açısından en çok dikkati çeken özelliği, yukarıda sözü edildiği gibi, sürecin düşünsel alanda başlamış ve epistemolojik dönüşümün, pratiğin önünde gitmiş olmasıdır.

> Modernite önce insanı, daha sonra insanın dünyasını etkiler. O halde modernite sözcüğüne birlikli bir anlam vermek pekâlâ mümkündür: Burada söz konusu olan, geçmişin bilinmedik semantik alanını yapılaştıran yeni bir mantık, yeni bir dünya görüşünün mantığıdır. Modern olmak, artık düne ait olmayan ve başka yöntemlerle ele alınması gereken bir dünyada yaşamak demektir (Jeanniere, 1994:16).

Bunun en büyük nedenlerinden biri, çevre ülke aydınının gözünde Avrupa gibi örnek alınacak veya taklit edilecek bir modelin ortada olmasıdır.

Bu çalışmada yapmak istediğim, belli bir süreci (yeni bir teori ve onun terminolojisini kullanarak) *descriptive* (tanımlayıcı-tasvir edici) bir anlayışla tespit ve analiz etmektir; *normative* (ayarlamacı-düzenlemeci) bir yaklaşımla, gelişmeleri eleştirmek ve çözüm politikaları üretmek değil. Bu bağlamda, bu çalışmanın amacı bu sürecin anlaşılması için oluşturulmuş bir teorinin veya modelin, bir zaman kesiti, bir coğrafya kesiti ve bir olay (Chester Projesi) "örnek" alınarak tartışılmasıdır. Tamamen *descriptive* olmanın ne kadar mümkün olduğu tartışılabilir; ama ben çalışmamı *normative* olmadığı veya okurun bu çalışmayı *normative* bulmadığı ölçüde başarılı sayacağım.

İMTİYAZLAR

Bu çalışmanın "örnek-olay"ı olan Chester Projesi'nin veya Chester İmtiyazı'nın tarihi, Ortadoğu'nun Avrupamerkezci-modern standardizasyonu için olduğu kadar, (bir demiryolu ve petrol projesi olarak ve ironik bir şekilde, özellikle uygulanamaması nedeniyle) genelde dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyonu sürecinde uluslararası tekelci rekabetin yerinin anlaşılması için de önemli ipuçları sunmaktadır. Bu çalışma boyunca, yeri geldikçe bu ipuçlarından yola çıkarak bu konuda bazı tezler geliştirmeye çalışacağım. Ana tezim, yukarıda sözünü ettiğim gibi, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, klasik standardizasyon yöntemlerinin (kolonyalizm, teritoryal yayılmacılık) yanı başında gelişen "Avrupamerkezci-modern standardizasyon" yönteminin, klasik yöntemlere karşı üstünlüğünü 20. yüzyılın ilk çeyreğinde tam olarak kurduğu ve klasik yöntemlerin, bizzat bu Avrupamerkezci-modern paradigma *içerisinde*ki gelişmelerden dolayı, (yani ona rağmen değil onun sayesinde) tasfiye olduklarıdır. Bu geçiş süreci boyunca ortaya çıkan "yarı-sömürgecilik", bağrında hem klasik yöntemlere, hem de yeni yönteme ait öğeler barındırır.

Bu aradöneme özgü yönteme ait öğelerden birisi de, "imtiyazlar"dır. İmtiyazların bu özgün niteliğinin anlaşılmasının, yarı-sömürgeciliğin anlaşılmasına da yardımcı olacağı düşüncesiyle bu konuyu biraz açmak istiyorum.

İmtiyaz, kısaca, bir yatırım için verilen hakların ve tanınan önceliklerin bütününü sembolize eden ve merkezi yönetim tarafından (Osmanlı'da, padişah ve daha sonra hükümet) verilen bir belgeydi. Çoğu zaman ayrıntılı bir sözleşme işlevi de gören bu belge, kabaca, sahibine *(concessionaire)* bir coğrafi bölgede, herhangi bir yatırım alanında öncelik verileceğini gösteren bir ön-sözleşme niteliği taşımaktaydı. Bir imtiyaz belgesi, imtiyaz sa-

hibine, imtiyazı veren ülkenin yeraltı ve yerüstü kaynaklarını uzun bir süre için işletme ve onlara sahip olma hakkı verebiliyordu:

> İmtiyaz sahipleri, (...) sermaye ihracıyla ilgili, özel (bir konumdaki) gruplardır. İmtiyaz sahibi, yabancı bir hükümetten, genelikle iktisadi kaynakların işletilmesiyle ilgili, yapılan işler konusunda kendisine özel haklar veren bir belge alır. Daha sonra imtiyaz sahibinin görevi, projenin gerçekleşmesi için gerekli sermayeyi sağlamaktır. Bunun yanı sıra, yatırım için uygun koşullar yaratmak amacıyla diplomatik destek arar imtiyaz sahibi (Wilson, 1971:15).

Osmanlı İmparatorluğu'nda, ilk olarak akarsu taşımacılığı ve demiryolu yapımı-işletilmesi alanlarında kullanılan bu imtiyaz sistemi, her zaman yabancı yatırımcıların tercih ettiği bir sistem oldu. Genellikle geniş bir alanı kapsayan ve büyük çaplı yatırımlar gerektiren imtiyazlar, ilgili olduğu "çalışma alanı"nın ötesinde, tüm ülkeyi kapsayan bütünsel bir niteliğe sahiptir. Ortadoğu'da sık rastlanan "demiryolu imtiyazları" da demiryolu yapımı ve işletilmesiyle sınırlı kalmıyordu. Bunun bir nedeni, demiryolları yapımı ve kullanımının toplumsal, ekonomik ve politik boyutlarıydı (Bkz. İkinci Bölüm). Diğer bir nedeni ise genellikle bu proje için imtiyazla birlikte verilen, "ihracatta ve ithalatta kolaylıklar" ve "vergi muafiyetleri" gibi yan haklardı. Bunlar, bir yandan yabancı sermayenin o ülkeye tamamen yerleşmesine hizmet ederken, diğer yandan da bu projelerin asıl hedefi olan "ülkenin toptan kalkınması" veya aynı anlama gelmek üzere "Batılılaşması"nı amaçlıyordu. Bu nitelikleriyle imtiyaz sistemi, Ortadoğu'nun Avrupamerkezci-modern standartlaştırılmasında en önemli araçlardan biri konumundaydı.

İmtiyaz anlaşmaları konusunda büyük bir mücadeleye sahne olan Osmanlı İmparatorluğu'nda, "bir imtiyaz peşinde koşan birinin elde etmek istediği yasal haklar, resmi bir anlaşma, bir ferman veya bir *permis de recherche* aracılığıyla edinilebiliyordu. *Permis*'ler ilk önce bir yıl için veriliyor, bu sürenin sonunda Nafia Nezareti çalışmalardan memnun kalırsa, imtiyaz bir yıl için uzatılıyordu. Eğer bakanlık, imtiyaz almak isteyenin, araştırma ve inceleme çalışmalarının sürdürüldüğü bu uzatma yılı içerisindeki becerilerinden ve kaynaklarından memnun kalırsa, bir fermanla kendisine imtiyaz verebiliyordu." (Kent, 1976:15-16)

İmtiyaz sahiplerinin hükümetlerinden siyasi ve finansal destek arama çabalarının sonucu olarak, imtiyaz elde etme mücadelesi, imtiyazın imzalanması, gerekli kapitalin sağlanması ve imtiyazı alınan projenin gerçekleşmesi, tamamen devletlerarası bir platformda gerçekleşiyordu. Böylece, bir bölgede girişimciler ve şirketler arasında başlayan rekabet veya işbirlikleri, bir dönem sonra, kaçınılmaz olarak Batılı devletlerin o bölgedeki rekabetine dönüşmekteydi tamamen. İmtiyazlar büyük oranda, Osmanlı İmpa-

ratorluğu gibi çokuluslu ve güçlü, merkezi bir devlet geleneği olan yerlere özgü, yarı-sömürgeci/yeni-sömürgeci standardizasyona ait araçlar/yöntemlerdi.

Chester İmtiyazı Türkiye'de verilmiş ilk imtiyaz değildi. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk olarak İngiliz tüccar Wilkin'in 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolunun yapımı için aldığı imtiyaz (imtiyaz), daha sonra demiryollarının yapımı (bkz. İkinci Bölüm) ve genelde herhangi bir yatırım için (özellikle bir bölgede petrol arama ve işletme yetkisi almak için bkz. Üçüncü Bölüm) mücadele verecek olan tüm gerçek ve tüzel kişilerin sürekli peşinden koşacakları bir belge olacaktı.

Jön Türk devriminden sonra Osmanlı yönetimi, "yeraltı kaynaklarını işletme hakkı karşılığında demiryolu yaptırma" yönteminden yana açık tavrını koymuştu:

> ... daha önce demiryolları, hükümetin kilometre başına sabit bir kâr garanti etme yöntemiyle inşa ediliyordu. (...) Erzurum milletvekili olan Dr. G. Pastırmacıyan, Türkiye'de, "hatların iki tarafındaki yirmişer kilometrelik şerit boyunca mevcut olan tüm yeraltı kaynaklarının haklarını vererek demiryolu yaptırma" sisteminin yaratıcısı olduğunu iddia etmektedir (Gordon, 1932:258).

Bir süre sonra bu düşünce Meclis-i Mebusan tarafından kabul edilerek devletin genel politikası haline gelecekti. Bu politika, daha sonraki yıllarda, -genelde Jön Türkler'in çizgisini sürdüren- Kemalist kadrolarca devralındı. Sadece uygulamada bazı değişikliklere gidildi.

Nitekim zamanla imtiyazlar, şekil değiştirerek yani "Avrupamerkezci-modern standardizasyon" yöntemine uygun olarak, çevredeki bir ulus-devletin veya bir bölgenin "birden fazla devlet tarafından sömürülmesi" için daha uygun bir hale getirilerek kabul gördü. Çünkü, bu yönteme göre dünya "ulus-devlet"lere bölünmüş ve her "ulus-devlet" kendi sınırları konusunda asgari siyasi hâkimiyete sahip olmaya başlamıştı. İmtiyaz sahibi (genellikle çokuluslu) şirketler, bu yeni dönemde bir tür "uluslararası girişimci" olarak bu hükümetlerin müteahhitliğini üstleniyorlardı.

İKİNCİ BÖLÜM

ORTADOĞU'NUN AVRUPAMERKEZCİ MODERN STANDARDİZASYONUNDA DEMİRYOLLARININ ROLÜ

Sanayileşen Batı'nın literatüründe çok az konu, Batı'nın teknolojik başarısının onur simgesi olan ve Batı uygarlığını dünyanın geri kalan kısmına taşıyan demiryollarından daha büyüleyicidir (Quataert, 1983:71).

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA İLK DEMİRYOLLARI

Chester İmtiyazı ile ilgili sınırlı sayıdaki çalışmada, bu projenin, Ortadoğu'daki petrol yatakları için verilen savaşım açısından önemi ön plana çıkarılmıştır. Bu savaşımın önemi (Üçüncü Bölüm) ve Chester Projesi'nin bu savaşım içindeki rolü inkâr edilemeyecek büyüklüktedir. Ancak, başından beri "bütün Anadolu'yu kapsayacak bir demiryolu ağı projesi" olarak ortaya çıkan bu imtiyaz girişimi tek başına bu yönüyle bile oldukça önemli ve Ortadoğu'nun Batı'ya entegrasyonunda iddialı bir rol oynamıştır. Genelde periferideki bütün demiryollarına yüklenmek istenen çevrenin merkeze entegrasyonuna hizmet işlevi, başından beri Chester Projesi için de en önemli özellikti.

Genelde, merkezin çevreyi standardizasyonunda, ulaşım, hemen hemen en "dolaysız" araç olagelmiştir. Bunun en önemli nedeni ulaşımın "kendinden" özellikleridir: Kültürel, iktisadi, siyasi ve askeri standardizasyona hizmet.

Denizciliğin ve deniz ulaşımının gelişimiyle büyük bir hız kazanan "dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyonu" süreci, 19. yüzyılda gelişen demiryolculuk sayesinde yepyeni bir boyut kazanıyordu. Çünkü geçtiği bölgelerin entegrasyonuna yönelik olan ray döşeme işi de,

kendi başına bir endüstri olarak, demiryollarının geçeceği yerlerin "değişim"ine yol açıyordu. Yani demiryolları işletmeye açılıp asıl görevi olan "ulaşım" işlevini görmeden; daha inşaat aşamasında standardizasyon süreci de başlamış oluyordu. Demiryollarının yayılmasının tarihi, bir anlamda, dünyanın standardizasyonunda izlenen zamansal ve mekânsal sıralamayı da ele vermektedir. Nitekim, dünyanın Avrupamerkezci-modern standardizasyon süreci başlayalı birkaç yüzyıl olduğu halde, Avrupa'da ve Amerika'da 19. yüzyılda gelişen demiryolculuk ilk önce merkezin kendi çevresini standardizasyonuna hizmet etmiş (merkezin iç standardizasyonu), sonra da hem merkezin çevreyi (merkezi ve çevresiyle birlikte), hem de çevrenin merkezinin çevrenin iç-çevresini standardizasyonunda çok önemli bir rol oynamıştır.[1] Böylece Batı, demiryollarını bir yandan çevrenin merkezini kendisine "bağlamak" için kullanırken, bir yandan da çevrenin merkezinden çevreye yayılan kollarla iç standardizasyon süreci başlamıştır. İlk anda ekonomik rolü göze battığı için bugüne kadar genellikle bu yönü ön plana çıkarılan demiryolları, -20. yüzyılda çevreye iyice yerleşen "ulusal devlet" mentalitesi ile birlikte kendi sınırları içinde "birlik" sağlamak için çaba harcayan- çevre merkezlerinin en çok gereksinim duyduğu araç haline gelmiştir: İdari birlik, dil birliği, pazar birliği ve "ruh birliği" (!).

Chester Projesi'nin gündeme geldiği dönemde demiryolculuğun en gelişmiş ulaşım yöntemi olduğu düşünülürse, bir Türk tarihçinin Anadolu'nun Avrupamerkezci-modern standardizasyonunda çok büyük rol oynayan Bağdat Demiryolu'na atfen söyledikleri daha iyi anlaşılacaktır:

> Yüzyılımızın başında demiryolu, uygarlığın nimetlerinden yararlanmayı sağlayacak en etkin araçtı. Bu nedenle ilk anlarda yolsuz, güvenliksiz ve hizmet götürecek örgütlerin olmadığı Anadolu'da, Alman demiryolları bazı yararlı sonuçlar sağladı (Ortaylı, 1983:115).

Ortadoğu'da demiryollarının yayılma süreci ve güzergâhı genelde Avrupamerkezci-modern standardizasyonun izlediği güzergâhla aynı olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki bölgelerde demiryolları öncelikle "Batılılaşmanın" ilerlediği yerlerde başlamış ve buna paralel bir süreç izlemiştir. Yani Batılılaştıkça daha çok demiryolu; daha çok demiryolu ile daha da Batılılaşma!

> Fabrikalardan sonra, sanayi devrinin en büyük simgesi olan demiryolları Osmanlı İmparatorluğu'na birçok yeniliğe göre daha erken girmiştir. Daha

---

1 Bu, hiçbir zaman tamamlanmayacak, iç içe geçmiş standardizasyon süreçleri için bkz. Birinci Bölüm.

1830'larda demiryollarının yapımı projelendirilmiş, yapım çalışmaları ise yüzyıl ortalarında başlatılmıştı. (...) Bu demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nu Avrupa'nın merkezini oluşturduğu dünya ekonomisine daha sıkı bağlamanın yanı sıra, bir zamanlar uzak ve huzursuz olan vilayetler üzerinde Osmanlı devletinin idari ve askeri denetimini de güçlendirmişti.
Ama yine de, demiryollarının yapımı ve işletilmesi, Osmanlının Avrupa'ya bağımlılığını daha fazla arttırmıştı. Demiryollarının büyük bölümü yabancı sermaye tarafından yapılmıştı; Osmanlı demiryollarına yapılan yatırımın % 90'ı yabancıydı, yabancı sermaye içindeki en büyük pay ise Fransa'ya aitti. Ayrıca, yapım için gereken teknolojik uzmanlık da -Osmanlı devletinde henüz hiç bulunmadığından- tümüyle Avrupa'dan sağlanmıştı. Dahası, tek dikkate değer istisna olan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı demiryolları hemen tümüyle yabancılar tarafından işletilip yönetiliyor, denetleniyordu. Bir başka deyişle, Osmanlı demiryollarında aşağı kademelerde Osmanlı tebaası işçiler çalıştırılıyordu, ama sermaye, araç-gereç ve yönetim Avrupalılara aitti (Quataert, 1985:1630).

Amerika ve Avrupa'da yayıldıkça ekonomik gelişmeye sunduğu hizmet her gün daha da açığa çıkan demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na bir düşünce veya proje olarak daha çok "dışarıdan" girdiği anlaşılmaktadır. Çıkış noktası, gelişen iç dinamiklerin yarattığı bir gereksinim olmaktan çok;

...metropol ülkeler tarafından bu yolda yapılan "telkin'lerdi. (...) Osmanlı Devleti'nin başlangıçta demiryollarını ekonomik gelişmeyi gözeterek istediği pek söylenemez. Asıl ekonomi-dışı (yönetsel-stratejik) gereksinmeleri gözeterek istenmiştir (Kaynak, 1984:67).

19. yüzyılda Ortadoğu'yu büyük oranda hâlâ kendi toprakları içinde tutan Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk olarak 1851'de Mısır'da demiryolu inşaatına başlandı. "İngilizlerin teşviki ile" inşa edilen bu ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasında döşendi. "Kısa ve emin bir Hindistan yolunun araştırılması (nedeni ile) ... İskenderiye-Kahire demiryolu 1854 yılında tamamlanarak işletmeye açıldı."[2] 1869 yılında Mısır demiryollarının uzunluğu 1.300 km'yi aşmıştı. 1905'te 4.400 km demiryolu ile Mısır, dünyanın en yoğun demiryolu ağlarından birine sahip olma unvanını elinde tutuyordu (Quatert, 1985:1631).

İmparatorluğu Avrupa'ya bağlayan demiryolu ise 1888 yazında işletmeye açıldı. "Avusturya sınırından başlayıp Belgrad, Niş, Sofya ve Edirne'den geçerek İstanbul'a uzanan Şark Demiryolları (...) Osmanlı başkentini artık doğrudan doğruya Viyana, Paris, Berlin ve Calais üzerinden

2 N. Ersoy, "Türk Demiryolları Tarihi", AÜ DTCF Tarih Bölümü yayımlanmamış mezuniyet tezi, Ankara, 1957'den aktaran Kaynak, 1984:68.

Londra'ya bağlıyordu" (Earle, 1972:39). Bu hattın yapımı, imtiyazı farklı tarihlerde İngiltere, Fransa, Belçika, İsviçre ve Avusturya'ya verilen kısa hatların inşaatı ile tamamlanmıştır. Kaynak'a göre bu hatlardan, "imtiyazı 1856 Ağustosunda İngilizlere verilen Çernovoda-Köstence hattı, tarımsal potansiyeli değerlendirmek üzere yapılan ilk demiryolu hattıdır. Yapımı daha sonra gerçekleştirilen Rusçuk-Varna hattıyla birlikte Çernovoda-Köstence hattı, esas olarak anılan bölgelerden İngiltere'ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak üzere döşenmiştir. Bu hatlar, koloni tipi demiryollarını andıran bir biçimde, tarımsal alanlara nüfuz etmek için yapılmış ağaç örüntüsünde hatlar olmuştur. Ancak bu hatlar, yalnızca ihracat hatları olarak işlev görmemiş; bölgeye İngiliz sanayi ürünlerinin girişini de kolaylaştırarak sonuçta Eflak ve Boğdan'la İngiltere arasındaki mal hareketlerini arttırmıştır" (Kaynak, 1984:69). Fakat artanın sadece "mal hareketi" olmadığı, bölgede yerleşen Avrupamerkezci-modern mentalite ve yaşam biçimiyle birlikte gelişen ayrılıkçı milliyetçi hareketlerle anlaşılacaktı.

Batı ile kurduğu "yakın bağ" sonucu, İmparatorluğun her anlamda en "Batılılaşmış" bölgesi haline gelen Balkanlar'da (sosyal ve ekonomik açıdan *de facto* farklılaşmanın yanı sıra mevcut kültürel farklılıklardan dolayı) gelişen, (İmparatorluktan) "kopma" fikri tamamen Avrupamerkezci-modern paradigmaya ait "ulusçuluk" (dolayısıyla "ulus-devletleşme") hareketlerinin ürünüydü. Oysa demiryolu yapımının Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri için öngörülen en önemli işlevi "toprak birliğini güvence altına almak"tı! Demiryollarının ilk girdiği bölge, ayrılıkçı ulusal hareketlerin en çok geliştiği ve amacına ulaştığı bölge oldu aynı zamanda.[3]

Balkanlar'daki gibi, "tarımsal potansiyeli değerlendirme" amacıyla yapılan Anadolu'daki ilk demiryolları ise, imtiyazı 1856 yılı Eylül ayında İngilizlere verilen İzmir-Aydın hattı ve 1863 yılındaki İzmir-Kasaba hattı idi (Varlık, 1976:28 ve Kurmuş, 1982:38, 42). Uzun bir süreden beri İzmir'e yerleşen yabancı şirketler sayesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla ticaretinde en önemli liman şehri konumuna yükselen İzmir üzerinden, Ege'nin zengin tarım ve hammadde kaynaklarının Avrupa'ya aktarılması düşüncesi ile gerçekleştirilen bu demiryollarının gerçekten ne kadar kârlı bir yatırım olduğu kısa sürede görülecekti: Bir yandan Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinin bölgede üretimin ve toplanan tarımsal vergilerin artması beklentileri gerçekleşirken, bir yandan da "demiryolu sayesinde daha çok asker ve zaptiye daha kısa bir süre içinde yer değiştirebile-

---

3 Demiryollarının, İmparatorluğun bu bölgesinde yarattığı ironik etki standardizasyonun ikili yönü ve bu yönlerin birbirleriyle olan diyalektik ilişkileriyle açıklanabilir ancak. Bkz. Birinci Bölüm.

ccği için (değişik etnik grupların ekonomik ve sosyal alandaki rekabetinin sürdüğü) bölgede asayişi sağlamak kolaylaşacak ve bölge ekonomisinin daha düzenli çalışması sağlanacaktı" (Kurmuş, 1982:48-49). Demiryolunu inşa eden ve işleten şirketin kendisi ise ilk yıllarda idari sorunlar nedeniyle sarsılmakla birlikte, daha sonraki yıllarda "Türkiye'de faaliyet gösteren demiryolu şirketlerinin en kârlılarından biri oldu" (*age.*: 51-52). Bölgede daha öncekı girişimleriyle -özellikle 1838 Baltalimanı ticaret antlaşmasından sonra- yabancı ticareti tekelinde bulunduran İngiltere, demiryolları yapımı ve işletmesinde de rakipsizdi. Uzun vadede bölgeyi İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en önemli nüfuz alanlarından biri haline getiren bu demiryolu ağı, bölgede kapitalist ekonomik ilişkilerin yerleşmesi ve gelişmesinde ve dolayısıyla bölgenin toptan standardizasyonunda en önemli araçlardan biri olmuştur (bkz. *age.*: çeş. yer.).

Kısaca içeriğini ve tarihçesini anlatacağımız Ege bölgesindeki bu ilk demiryolu çalışmaları, daha sonraki yıllarda Anadolu'da gerçekleştirilen demiryolu inşa çalışmaları için de bir anlamda model olacağından, oldukça önemliydi. 1856 Eylülünde İzmir-Aydın demiryolu imtiyazının İzmirli İngiliz tüccar Robert Wilkin'e verilmesinde İngiliz büyükelçisinin kişisel çabalarının da rolü büyüktü.

> [Verilen bu] imtiyaza göre kurulacak şirketin tasarlanan sermayesinin % 33'ü güvence olarak Osmanlı hükümetine verilecek ve demiryolunun 70 kilometrelik ilk bölümü 1860 yılı Eylül ayında bitirilecekti. Buna karşılık, Osmanlı hükümeti demiryolunun ilk bölümünün açılmasından sonra 50 yıl süreyle her yıl şirket sermayesinin % 6 kadarı bir kârı garanti ediyor ve eğer kâr bu oranın altına düşerse üstünü tamamlamayı yükleniyordu. Yüzde yediden fazla kâr şirket ile hükümet arasında eşit biçimde bölünecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı hükümeti, şirketle anlaşarak demiryolunu satın almak hakkına sahip olacaktı. Demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gerekli mallar gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokulabilecek ve demiryolunun yapımı sırasında şirket hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra, şirket, hattın 45 kilometre çevresinde bulunan madenleri az bir vergi vererek işletme hakkına sahip oluyordu. Bütün bunlara ek olarak, Osmanlı hükümeti şirketin yönetimine hiçbir şekilde karışmamaya söz verdiği gibi Aydın demiryolu ile rekabet edebilecek şirketlerin kurulmasını da önleyecekti (Kurmuş, 1982:38).

Ama Wilkin'in ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kapasitesini aşacak büyüklükteki bu projenin finansmanı için gözler yine İngiltere'ye çevrilecekti. Nitekim Wilkin ve ortakları bir süre sonra imtiyazı İngiliz sermayedarlardan oluşan bir gruba satmayı başarınca; bu grup 1857'de "İzmir'den

Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi"ni kurdu. Kurulan şirket bir yandan sermaye bulma çabalarını sürdürürken, bir yandan da -imtiyaz anlaşması gereği- ilk 70 kilometrelik bölümü 4 yıl içinde bitirmeye çalışıyordu.

Her şeye rağmen bunu başaramayan şirket büyük sorunlarla karşı karşıya kalacaktı: hükümet, demiryolunun ilk bölümü öngörülen sürede bitirilemediğinden, güvence parası olarak tuttuğu şirketin 39.600 sterlinine el koyup şirketin yönetimini devralabilecekti. Ancak bu yapılmadı. Osmanlı hükümeti için önemli olan, ne olursa olsun bu demiryolu hatlarının tamamlanması idi. Osmanlı yöneticilerinin bu demiryollarından bekledikleri çok şey vardı.

> Âli ve Fuad paşalar Padişah'a sundukları layihalarda sürekli olarak demiryolunun Osmanlı ülkesi için önemini vurgulamaktaydılar.
> Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni, İzmir-Aydın bölgesi için de geçerliydi. Bu nedenlerden birincisi ülkede giderek artmakta olan iç karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önlenebileceği düşüncesi; ikincisi ise ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı umuduydu (Özyüksel, 1988:10-11. Ayrıca bkz. Kaynak, 1984:67).

Yazarın değindiği, bütün demiryolu projeleri için geçerli olan "iç karışıklıkların önlenebileceği düşüncesi", aslında bugüne kadar konuyla ilgili çoğu çalışmada ihmal edilen bir olguydu: Birlik sağlamak! Yani bir yandan Osmanlı'daki değişik "etnik gruplar" Avrupa ile ilişkiler sonucu (bazen sanayi, demiryolları vb'nin getirdiği sosyo-ekonomik değişiklikler sonucu yerleşen Avrupamerkezci-modern mentaliteden dolayı, bazen de misyonerlik gibi çalışmalarla Batılıların dolaysız etkileri ile) ayrımcı ve "hak arayan" milliyetçilikle tanışıp "kendi kaderini belirleme" mücadelesini başlatırken, bu gelişmelerin Osmanlı yönetimi üzerindeki etkisi iki yönlü oluyordu: Bir yandan Osmanlı hükümeti gelişen bu ayrımcı mentalitenin yol açacağı maddi kayıpları görüp, buna karşı yine (aslında çözülmek istenen soruna yol açan) aynı Avrupai yöntemleri ve araçları kullanırken; bir taraftan kendisi de yöneticileri ve aydınları ile bu standardizasyon (mentalite olarak Batılılaşma) sürecini yaşayarak, milliyetçi ve "milliyetçilik-benzeri" (Osmanlıcılık, İslamcılık vb) anlayışlara sahip oluyordu. Üstelik kendisindeki bu dönüşümü hızlandıran demiryolu ve onun getirdiği ticari, iktisadi ilişkiler aynı zamanda çözülmek istenen sorunun anası ve katalizörüydü! Buna rağmen Osmanlı yönetimi için ileriki yıllarda verilecek her türlü demiryolu imtiyazında en önemli faktör, gelişmekte olan ayrımcı hareketlerin beslediği kaynakları kurutmak niyetiydi: Dil, kültür ve iktisadi-sosyal yaşam farklılığı. Buna karşı mücadele dil, kültür ve "pazar

birliği'ni sağlamakla mümkündü. Nitekim Balkanlar'da ve Ege'deki ayrımcı hareketlerde ön plana çıkan/çıkartılan daha çok din farkı olduğundan, bu demiryolu şebekelerinden (getireceği, "daha fazla vergi" gibi mali yararların yanı sıra) bu anlamda beklenen şey iktisadi-sosyal yaşam birliğine katkı ve aynı amaca hizmet etme anlamında idari ve askeri denetimdi. Bunun arka planını oluşturan düşünce ise Osmanlıcılıktı. Bu da, yine kendini "diğerleri"nden ayırma ve "biz" duygusunu ifade etmesi anlamında "yarı-milliyetçi" bir düşünceydi ki, kaynağını son tahlilde Batıdan almakla birlikte, gelenekle çatışmamaktaydı (devletin tebaası olma duygusu vb). Bir yandan, kopan Osmanlı topraklarından dolayı ortaya çıkan reel durıma uygunlaştırılan "biz" kavramı gittikçe daralıyor, bir yandan da daha da Batılılaşmayla birlikte Osmanlıcılıktan, İslamcılığa, oradan Türkçülüğe uzanan bir serüven izleyerek (bunların hepsi birbiriyle diyalektik bir ilişki içinde olmak üzere) standardizasyon süreci tamamlanıyordu. Nitekim daha sonraki yıllarda, Anadolu'da inşa edilecek demiryolları için verilen Bağdat demiryolu gibi projelerin imtiyazlarından beklenen en önemli rollerden biri de, bu sefer, inşa edilecek demiryolu ağlarıyla Anadolu'nun "birliği"nin sağlanması olacaktı. Bu bağlamda, zaman olarak en son verilen Chester İmtiyazı'nın Anadolu'da kalan etnik grupların ve öncelikle Kürtlerin standardizasyonu için gerekli görülmesi şaşırtıcı olmasa gerek. Bu arada ulus-devletleşmeye varan bu sürecin, çevrenin merkezinin, çevrenin çevresinin her köşesine nüfuz edip, kendi periferisine Batılı anlamda, gerçekten sahip veya hâkim olması anlamına, yani Avrupamerkezci-modern standartlaştırması anlamına geldiği gözlerden kaçırılmamalıdır.

Yeniden Ege'deki demiryollarına dönecek olursak;

> Batı Anadolu bölgesi de ülkede çıkan karışıklıklardan nasibini almıştı. Rum, Yahudi ve Ermeni toplulukları arasındaki anlaşmazlıklar bir yana, kırsal kesimde örgütlenmiş Zeybek, Yörük ve Çerkes çetelerine karşı bölgeye hızla asker sevk etmek gerekli oluyordu. Aynı neden Adalar'dan gelip kıyı köylerini yağmalayan Rum çetelerinin durdurulması için de geçerliydi. Bu karışıklıklar bölgedeki ekonomik yaşamı da olumsuz yönde etkiliyordu (Özyüksel, 1988:11).

Ege'deki demiryollarından mali beklentilere gelince; İngilizler de, Osmanlılar da döşenecek demiryollarının üretimi arttırmasını bekliyorlardı. Bu, İngilizler için İzmir limanı aracılığı ile Avrupa'ya daha fazla hammadde akması, bölgeyi kendi nüfuzuna alma, ve dolayısı ile daha fazla kâr demekti. Nitekim İngilizler bu demiryolunun yapımı ile bölgedeki ticaretlerinde artış sağlayarak, madencilik ve belediye hizmetleri gibi alanlarda yatırımlara giriştiler. İlginç yatırım girişimlerinden biri de kendilerine ait kapitalist çiftlikler kurarak İngiliz sanayisine hammadde bulma çalışmaları

olacaktır (Pamuk, 1978:73. Ayrıca bkz. Kurmuş, 1982:55-57 ve Varlık, 1976:69-72).

Osmanlılar için ise, hem üretimin artmasından dolayı tahsil edilecek tarımsal vergilerin miktarı ve yapılan daha fazla dış ticaretten dolayı gümrük vergilerinin miktarı yükseldiği, hem de bunların tahsili için bölgenin kontrolü daha iyi sağlandığı için daha fazla gelir demekti. Nitekim 1873-1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin geliri ortalama olarak yılda 230.000 sterline ulaşmıştı. Osmanlının toplam gümrük vergisinin % 12'sini oluşturan bu miktarla İzmir limanı, gümrük giriş kapısı olarak kullanılan mevcut 20 liman içinde ikinci konumdaydı. Bu bölgelerden toplanan tarımsal vergiler 1856 ile 1909 yılları arasında 13 kat artmıştı. Genel olarak 1889-1911 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde % 63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış % 114'ü bulmuştur (Kurmuş, 1982:49-50 ve Varlık, 1976:35-40).

İzmir-Kasaba hattının imtiyazı ise 4 Temmuz 1863'te Price adlı bir İngilize verilmişti. İzmir-Aydın hattı için olduğu gibi bu hat için de % 6 kâr garantisi veren imtiyazı kullanmak amacıyla kurulan Smyrna-Cassaba Railway Company adlı şirket 1864'te başlattığı yapım çalışmalarını iki yıl gibi kısa bir sürede tamamlayarak, toplam 93 kilometrelik bu hattı hizmete açmıştı (Özyüksel, 1988:12 ve Varlık, 1976:28-30).

Batı Anadolu'da yapılan demiryollarına paralel olarak artan bölgenin iktisadi çekiciliği, başından beri bölgede nüfuz mücadelesi veren özellikle Fransa ve Almanya'nın İngiltere ile rekabetini de kızıştıracaktı ilerde. Öncelikle İzmir'de daha önceleri rıhtımın inşasını gerçekleştirdiği için bu alanda tekel haline gelerek önemli bir avantaj elde eden Fransa İngilizlerin en ciddi rakibiydi (Kurmuş, 1982:160-163 ve Varlık, 1976:69-70). Nitekim Fransa, kazançlı çıktığı bu rıhtım savaşının yanı sıra İzmir'de tramvay ve su dağıtım imtiyazları alarak (Varlık, 1976:70) mücadelesini sürdürecek ve nihayet 1893 yılında büyük diplomatik ve ticari manevralarla İzmir-Kasaba hattını İngilizlerden satın alarak bölgedeki nüfuz alanı yaratma savaşında onlardan geri kalmadığını ispatlayacaktı. (*age.*:30-32). Daha sonra, bölgeye girerek özellikle ithalatta İngilizlerin en önemli rakibi olan Almanlar da, imparatorluğun genelinde elde ettikleri başarılara paralel olarak bölgeye yerleşecek ve hatta İngilizleri geçeceklerdi (Kurmuş, 1982:163-169).

Bölgede inşa edilen bu demiryolları ile gelen hareketliliğin yol açtığı dönüşümler herhangi bir bölgenin (periferinin) standardizasyonu için tipik birer örnekti: Her şeyden önce, Marksist tezi doğrular şekilde "üretici güçler gelişti." "Bir üst toplumsal aşama" (!) olan kapitalizme geçiş için koşullar oluşturması yönüyle genelde tüm Avrupamerkezci, ilerlemeci an-

layışlar tarafından onaylanan bu "gelişme"nin tek kusuru "ekonominin tek yönlü/çarpık gelişmesi" idi. Madencilikten tarıma kadar bütün ekonominin Avrupa pazarlarının ihtiyaçlarına göre "şekillendirilmesi" söz konusuydu. Ama bundan fazla şikâyet edilmiyordu; gelişen iktisadi ilişkiler, kapitalizm sonrası daha ileri toplumsal aşamayı sağlama misyonunu tanımı gereği üstlenecek olan işçi sınıfı doğmakta ve gelişmekteydi. Tek başına bu bile son tahlilde söz konusu gelişmelerin bir ilerleme olduğunu iddia etmek için yeterliydi. Kapitalizm yanlısı çevreler içinse, bizim Avrupamerkezci-modern standardizasyon dediğimiz bu gelişme, zaten "uygarlaşma" anlamına geldiği için her yönüyle kaçınılmaz ve olumluydu.

Nedir, somut olarak bu gelişme? Yerli sanayinin yıkılması, tamamen Batı'nın pazarlarınca belirlenen bir ekonomik ilişkiler ağının oluşması ve hem gelişen yeni işletmelerin yapısından dolayı, hem de yerli sanayinin yıkılmasından dolayı işçi sınıfının ortaya çıkması (Kurmuş, 1982 ve Varlık, 1976). Bunların sonucu olarak (determinist, tarihsel materyalistler için) veya bunların aynı anda hem nedeni hem de sonucu olarak, değişen normlar ve yaşam anlayışı (mentalite) söz konusudur. Tüketim anlayışından ulus anlayışına kadar birçok alanı kapsayan bu dönüşümlerin somut görünümlerini, diğer demiryolu yatırımlarının tarihçesini kısaca vermeye çalıştıktan sonra, bu bölümün sonunda tartışacağız.

ANADOLU VE MEZOPOTAMYA DEMİRYOLLARI İÇİN VERİLEN İMTİYAZ MÜCADELESİ

İmparatorluğun Mısır, Balkanlar ve Ege'deki topraklarında imtiyazı yabancılara verilen demiryollarının inşa çalışmaları devam ederken, iki önemli gelişme gözleniyordu. Bunlardan biri, saray yönetiminin ve aydın-bürokrat kesimlerin demiryolu yapımına her gün daha çok önem vermesi; diğeri ise birçok insanın kafasındaki, "bir demiryolu şebekesi ile Mezopotamya'yı İstanbul üzerinden Avrupa'nın metropollerine bağlama" düşüncesinin somut projelere ve girişimlere dönüşmesiydi. Bunlardan birincisinin sonucu olarak, 1865 yılında "Nafia Nezareti" kurulacak ve başına da Edhem Paşa getirilecekti. İkincisinin sonucu olarak da, 1869 yılında Baron Hirsch'e İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak demiryollarının imtiyazı verilerek, bu tarihten sonra bu demiryolu şebekesi "Şark Demiryolları" olarak anılmaya başlanacaktı. Daha sonraları, dönemin padişahı Sultan Abdülaziz'in uzatarak Anadolu'da oluşacak demiryolu ağına bağlamak istediği şark demiryollarının inşa çalışmaları devam ederken, hükümetle Hirsch arasında anlaşmazlıklar başgöstermişti. Bunun üzerine Abdülaziz, devletin yönetiminde, tüm Anadolu'ya yayılarak İstanbul'dan Bağdat'a uzanacak bir demiryolu ağının oluşturulması için 1871 yılında bir irade

yayınladı. "Özel teşebbüse karşı güvensizlik duygusu"nun sonucu olarak yayınlanan (Özyüksel, 1988:13-14), bu "irade"nin getirdiği yeni havayla yapımına başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı iki yıl gibi uzun bir sürede ancak bitirilince, gözler yeniden Avrupa'ya çevrildi: 1872 yılında Alman mühendis Wilhelm von Pressel, "Asya-Osmanlı Demiryolları" genel müdürlüğüne getirildi. Bu arada 1870'li yıllar boyunca, çeşitli girişimciler Akdeniz'in bir limanından çıkarak Basra'ya varmayı ve bu yolla Mezopotamya'yı metropollere bağlamayı öngören projeler hazırlayıp Osmanlı yönetimine sunmaktaydılar. Bunlardan biri de, "İngiliz demiryolu müteahhidi Latham'ın İskenderiye-Halep-Birecik-Musul-Bağdat-Basra projesi" idi (*age.*: 29). Ancak padişah Haydarpaşa çıkışlı bir demiryolu ağında ısrarlıydı. Bu yönde bir proje von Pressel tarafından padişaha sunulunca hemen ilgi gördü. Bu projeye göre, Haydarpaşa'dan başlayan ve Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşacak olan demiryolu, Adapazarı'ndan ayrılan Bolu ve Karadeniz Ereğlisi kolları, Mudanya-Bursa kolu, Eskişehir'den, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya üzerinden Adana kolu, Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır kolu, Samsun-Amasya-Tokat-Sivas kolu ve Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt kolu ile hemen tüm Anadolu'yu saracak bir ağa dönüşecekti. Toplam 4.670 kilometreden oluşması öngörülen bu dev proje, en son örneği Chester Projesi olan, sonraki tüm Anadolu demiryolları projeleri için de bir "ilk örnek" olma özelliğine sahiptir:

> Von Pressel, Avusturya-Macaristan sınırından Basra körfezine kadar uzayacak büyük bir Osmanlı demiryolu sistemi düşünmüştü. Böylece, imparatorluğun uzak köşeleri birbirlerine ve başkente yaklaşmış olacaklardı. Yeni bir dönem açılacak, tarım, madencilik ve ticaret gelişecekti. Köylüler ürünleri için pazarlar bulabileceklerdi. İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanları hinterlandlara bağlanacak, el değmemiş maden kaynaklarına ulaşılacaktı. (...) Mezopotamya gerçek bir ekonomik cennet olacaktı. Demiryolları ayrıca siyasi dengeyi de sağlayacaktı. Kürtlerin ve Arapların ayaklandıkları bölgelere kısa zamanda jandarma ve asker gönderilebilecek, Sultan'ın otoritesi korunacaktı (Earle, 1972:31-32. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:18-19).

Bu proje uyarınca iki yılda gerçekleştirilen İzmit hattının ardından, 1874 yılında Mudanya-Bursa hattı tamamlandı. Devletin içinde bulunduğu büyük çaptaki mali sıkıntı yüzünden bu projenin bir benzeri 1880 yılında Nafia Nâzırı tarafından hazırlandığında, böyle bir projenin Avrupa sermayesi olmadan gerçekleştirilemeyeceği düşüncesi herkes tarafından kabul edilmeye başlanmıştı artık. Bizzat Osmanlı Devleti Nafia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan bu projeye göre İzmir'de başlayıp, Bağdat'a uzanacak bir demiryolu ile Anadolu'da ulaşım sorunu çözülecekti.

Bunun için gerekli olan sermayenin Avrupa'dan sağlanması gerektiği kendisi tarafından da kabul edilmekle beraber, bir tedbir olarak, yapımın tek bir yabancı şirket tarafından değil, değişik yabancı şirketlerce gerçekleştirilmesi öngörülüyordu (*age.*: 15-17, 20-21 ve Ortaylı, 1983:89-90).

Osmanlı Devleti, içine girdiği mali krizden dolayı ödeyemez hale geldiği borçlarını 1875 yılında ertelemek zorunda kalınca Avrupa sermayesinde, Osmanlı'daki yatırımlar için güvensizlik havası hâkim oldu. Mevcut alacaklarını tahsil etmek için girdiği arayışların sonucu olarak 1881 yılında Düyun-ı Umumiye İdaresi'ni kuran Avrupa sermaye çevrelerinin başvuruları, bu güvensizlik ortamı süresince kesilmişti. Bu durum, borçların tahsili için devletin belirli gelirlerini toplama yetkisinin Düyun-ı Umumiye'ye verilmesiyle sona erince, projelere ilgi yeniden artmaya başladı.

Art arda gelen tekliflerden biri 1881 yılında Alman yatırımcı Dr. Strausberg'inkiydi: İzmit-Bağdat arasında bir demiryolu inşası imtiyazı. Fakat Berlin'deki Osmanlı Büyükelçisinin olumsuz raporu nedeniyle bu proje reddedildi. Diğer başvurulardan bazıları şunlardı:

- "Trablusşam'dan başlayıp Halep ve Fırat üzerinden Bağdat'a" uzanan Cezalet-Tancrad Projesi;[4]
- Sonraki yıllarda L. Seefelder, Necip Bey ve Alt Seefelder'in başarısız girişimleri;
- Fransızlardan gelen, Collas'ın (Ankara üzerinden İzmit-Bağdat) teklifi (Ortaylı, 1983:91; Özyüksel, 1988:24);
- "Osmanlı Bankası'nın desteklediği bir grup"un girişimi;[5]
- Level'in yine sonuçta reddedilen girişimleri;
- Daha sonra İngilizlerin, Düyun-ı Umumiye İdaresi'ndeki delegeleri, Sir Vincent Cailard aracılığıyla gerçekleştirdiği girişim de başarısızlıkla sonuçlandı;[6]
- "Yine 1888'de Lord Lamington 8.000.000 sterlinlik bir proje ile (Fırat Vadisi Demiryolu) Mezopotamya'ya inmeyi öneriyordu. Daha önce 1878'de Almanların Klapka projesi denen bir önerisi vardı ve Üsküdar-Bağdat arasında 2.300 km'lik bir yol inşası için imtiyaz istenmişti (Ortaylı, 1983:92);
- "Bu arada imtiyazı 1883 yılında verilen 67 kilometre uzunluğunda-

---

4 *The Near East*'in 1.6.1918 tarihli sayısında, Mr. Demetrius C. Baulger'in Central Asian Society'de yaptığı konuşmadan, Edward Cezalet'in 1883'te imtiyaz hakkını aldığı ve bu hakkını vefatından dolayı kullanamadığı aktarılmaktadır.

5 Özyüksel, 1988:24; Ortaylı, 1983:91'e göre "İngiliz-Fransız sermayeli".

6 Özyüksel: 24-25 ve Ortaylı, 1983:91. Earle, 1972:42'de Cailard'ın "İstanbul-Bağdat demiryolunu yapacak bir İngiliz-Amerikan ortaklığı kurmaya" çalıştığından söz edilmektedir.

ki Mersin- Adana demiryolu 1886 yılında işletmeye açılmıştı. Hattı Baron Evain de Vandeuvre adlı bir Fransızın kurduğu Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası döşemişti" (Özyüksel, 1988:24).

Türkiye'deki demiryolları savaşımının erken tarihiyle ilgili klasik bir çalışmada şu bilgilere yer verilmektedir:

> Sultan'ın Asya illerindeki demiryolu ulaşımını geliştirmek planının ilk teşebbüsleri, var olan hatların uzatılması için verdiği imtiyazlar oldu. İzmir-Kasaba hattına sahip olan Fransız şirketine, bu plan içinde, Manisa'dan Soma'ya kadar 100 kilometrelik bir şube hattı yapma izni verildi ve Osmanlı hazinesi de şirkete önemli para yardımlarında bulundu. İzmir-Aydın hattının sahibi olan İngiliz şirketi de, şebekeyi, ekler ve şube hatları ile genişletmek üzere 240 kilometrelik yeni bir imtiyaz aldı. Böylece bu demiryolunun uzunluğu birkaç yıl içinde bir kat arttı. 1888 Ekiminde, bir Fransız-Belçika ortak teşebbüsüne, Kudüs ile Akdeniz kıyısındaki Yafa arasında bir buharlı tramvay yapımı işi verildi. Bu hat, Fransızların ve Belçikalıların Suriye'de giriştikleri ilk demiryolu inşa faaliyeti oldu. Çok geçmeden, yalnız Fransızlara Şam ile Beyrut arasında tren işletme imtiyazı tanındı (Earle, 1972:40-41. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:30).

Anadolu Demiryolları ve Bağdat Demiryolu, tarihi ve anlamı üzerinde en çok çalışılıp ürün verilmiş ve bunu hak etmiş önemde girişimlerdi. Bizim için önemleri ise, Chester Projesi'nin bir anlamda öncüsü ve bir dönem için "rakibi" olmaları dolayısıyla artmaktadır. Çünkü İstanbul'dan başlayıp tüm Anadolu'yu kapsaması öngörülen ve Mezopotamya'dan geçerek Bağdat'a ve uzun vadede Basra Körfezi'ne ulaşması planlanan bu demiryollarının geçtiği topraklardaki tüm yeraltı kaynaklarını işletme hakkı demiryolunu döşeyecek şirkete ait olacaktı. Bu da -Mezopotamya'daki zengin petrol yatakları tahminlerinden dolayı (bkz. Üçüncü Bölüm)- bu projelerin, bir "demiryolu projesi" olmanın yanı sıra bir "petrol projesi" olmasını da sağlıyordu.

> 1880'lere kadar Osmanlı İmparatorluğu'nu boyunduruk altına almak için mücadele veren belli başlı rakipler İngiltere, Fransa ve Çarlık Rusya'sı idi. [Alman hâkim sınıflarının Yakındoğu yayılması 1880'lerde başladı.] Üç olay, Alman büyük sermayesinin ve hükümetinin Osmanlı İmparatorluğu'na el atmasında kesin dönüm noktası oldu:
> Osmanlı ordusunun eğitilmesi amacıyla bir Alman subay heyetinin gönderilmesi, Alman silâh sanayiinin Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan kârlı silah ticareti işine atılması, Deutsche Bank kanalıyla Anadolu demiryollarının yapımı için imtiyaz alınması (Rathmann, 1982:23-25. Almancası için bkz. Rathmann, 1962:12-14).

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda uyguladığı yayılma politika-

sı, Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkiler üzerine oldukça kapsamlı bir çalışma hazırlamış olan Rathmann tarafından, genelde Almanya'nın yayılmacılık politikasının tipik bir parçası olarak görülmektedir:

> Yakındoğu politikası, Alman emperyalizminin izlediği sömürge politikasının tipik bir örneğiydi. Alman tekelleri açısından gittikçe daha çok önem taşıyan bir sömürü alanı olan Türkiye'de, Alman emperyalizmi büyük ölçüde dolaylı sömürge yöntemlerine başvurdu ve burada izlenen yöntem, Bağdat demiryolu stratejisi adıyla biliniyordu. Bu stratejiyle Alman emperyalizmi Osmanlı İmparatorluğu'nun bütün önemli yerlerini elde edecekti (*age.*: 21).

Almanya'nın, bu dönemde (İstanbul'daki yoğun rakip girişimlere ve keskin muhalefete rağmen) aradan sıyrılıp saray yönetimi ile anlaşma yapmayı başarması, konuyla ilgili hemen her çalışmada, iki ülke arasında hızla gelişen ticari ve siyasi ilişkilerin yanı sıra, Saray'ın Almanya'yı diğer ülkelere göre daha tehlikesiz bulmasına bağlanmaktadır. Dönemin padişahı Abdülhamid'in şu sözleri de bu gerçeğe işaret etmektedir: "Büyük devletler arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan, işin sadece iktisadi ve mali cephesidir" (Aktaran Özyüksel, 1988:62). Bu, Almanya'nın "barışçı nüfuz" (*pénétration pacifique* veya *friedliche Durchdringung)* taktiğinin (Rathmann, 1982) tuttuğunun göstergesiydi.

Almanya'nın yayılma politikasında ağır basan bu "barışçı nüfuz" yöntemi, Amerika'nın "açık kapı" *(open door)* politikasını hatırlatmaktadır. Kanımca bu her iki politika da, emperyalist yayılma savaşına geç katılmış iki devletin, merkezi bir devlete sahip yarı-sömürge ülkelerde, diğer Avrupalı devletlerle rekabetlerinde uyguladıkları yeni politikanın adı oldu. Özellikle 20. yüzyılın başından beri klasik sömürgeciliğin yerini alarak hâkim standardizasyon yöntemi haline gelen bu yöntem, defalarca yinelediğim gibi, Avrupamerkezci-modern paradigmaya özgü asıl standardizasyon yönteminin kendisiydi:

> Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya topraklarına hâkim olma mücadelesinde bütün emperyalist devletler öncelikle "pénétration pacifique" yöntemine başvurdular; çünkü, Boğaz'daki "hasta adam"ın mirasına konmayı bekleyenlerin sayısı o kadar fazlaydı ki, büyük güçlerden birinin Türkiye'yi silahla boyunduruk altına alma girişimi, kendi müttefikleriyle ilişkisinde yaratacağı etkiler bir yana, düşman devletler bloğuyla savaşa girmek anlamına gelecekti. Bu tarz sömürgeci yayılmanın özü, yabancı halkların silahlı saldırı ile köleleştirilmesi ve sömürge statüsünün açık olarak kurulmasına değil, öncelikle dolaylı yöntemlerin kullanılmasına dayanır. Bu yöntemler, sömürülen nesne devletin biçimsel bağımsızlığını muhafaza ederken, emperyalist sömürgeci gücün bütün kritik ekonomik, askeri, siyasi ve kültürel mevzileri elinde tut-

masını hedefler. Lenin "pénétration pacifique" konusunda şunları yazmıştı: "Finanskapital bütün iktisadi ve uluslararası ilişkilerde öylesine kudretli ve, tabiri caizse, vahim bir güçtür ki, siyasi bağımsızlığını tam anlamıyla elinde tutan ülkelere bile boyun eğdirebilir, gerçekte de boyun eğdirmektedir.
Yine de "pénétration pacifique", Birinci Dünya Savaşı öncesinde emperyalist sömürgecilik politikasının en temel yöntemi değildi. Bu yöntem, ya istenmeyen bir rakiple çekişme çok kritik bir hale gelmişse, ya da güçlü bir anti-sömürgeci hareket söz konusu ise -aslında bunun daha ikincil bir rolü vardır- ya da her iki durum bir arada mevcutsa uygulanır, geleneksel sömürgeci yöntemler, özellikle de kaba kuvvet ve doğrudan ilhak prensibi geçici olarak rafa kaldırılırdı.[7]

Osmanlı merkezi yönetimi için bu "barışçı yayılma" yöntemi, siyasi "bağımsız"lığın sürmesi; diğer bir deyişle, ülke topraklarının parçalanıp, klasik sömürgeye dönüşmemesi anlamına geliyordu.

Bundan ötürü Abdülhamid, imtiyazı Osmanlı İmparatorluğu açısından en az tehlikeli görünen büyük devlete vermeyi tasarlıyordu. Söz konusu duruma sadece Almanya uygundu. Bu ülke o zamana değin Osmanlı ekonomisinde tamamen ikinci dereceden bir rol oynamıştı. Kaldı ki, Almanya'nın yönetici devlet adamları birçok kere Doğuda özel bir siyasal çıkar peşinde koşmadıklarını açıklamışlardı.
Osmanlı yöneticileri ilk bağları 1887'de Würtembergische Vereinsbank yöneticisi von Kaulla ile kurdu. Von Kaulla, İstanbul'da Mauser fabrikası için kârlı siparişler almış ve Osmanlı hükümetiyle sıkı ilişkiler kurmuştu (Rathmann, 1982:37-38).

Bu sıkı ilişkiler sonucu, Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinin Anadolu demiryolları ile ilgili planlarını ve Alman sermayesinin bu alandaki olası yatırımlarına sıcak baktığını öğrenen Kaulla'nın Almanya'da sermaye arama girişimlerine -ilk etapta ihtiyatla davranmasına rağmen- olumlu yanıt veren Deutsche Bank ve Müdürü Georg von Siemens'in de yardımlarıyla Alman Dışişleri Bakanlığı da destek verince, 4 Ekim 1888 tarihinde Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank arasında imtiyaz sözleşmesi imzalandı (Baumgart-Benneckenstein, 1988:50).

---

7 Rathmann, 1964:104-105. Bu değerlendirmelerin, İkinci Dünya Savaşı sonrası Sovyet yanlısı Marksistlerce geliştirilmeye çalışılan ve "dekolonizasyon sonrası bir olgu" olarak sunulan "yeni-sömürgecilik" tezlerine benzediğine dikkati çekmek isterim. Rathmann da bunlardan biri olduğuno göre, bu dönemi Birinci Dünya Savaşı sonrasından başlatması ilginç. Bu orada, *The Near East*'in 16.10.1917 tarihli sayısında yayımlanan, Almanların "Peaceful Penetration" metodu üzerine "Germany and Turkey. British and German Commercial Methods" başlıklı ilginç bir yazı, İngilizlerin yıllar sonra da olsa bu metodu takdir ettiklerini göstermektedir!

Bu imtiyazla Deutsche Bank'ın yönetimi altında bulunan mali grup 6 milyon franklık bir ödeme karşılığında, daha önce işletmeye açılmış bulunan 93 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa-İzmit hattının mülkiyetini, ayrıca 15 bin franklık bir kilometre teminatı karşılığında Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşan 486 kilometrelik İzmit-Ankara hattının 99 yıllık işletme ve yapım hakkını ve Üsküdar'a kadar olan bir yan hat ile Bursa ve Kütahya bağlantı hatlarının yapımı için bir ruhsat elde etti. Ayrıca Deutsche Bank'a Haydarpaşa-Ankara hattı boyunca 20 kilometrelik bir şerit içinde kalan toprak altı zenginliklerinin çıkarılması ve ağaç kesme hakkı verildi (Rathmann, 1982:41. Almancası için bkz. Rathmann, 1962:26).

Deutsche Bank bu arada (özellikle Fransızların Osmanlı Bankası aracılığıyla hükümeti borç baskısıyla sıkıştıracağını düşündüğünden) Osmanlı hükümetine % 5 gibi düşük bir faizle 30 milyon mark kredi açmıştı.[8] Bu yolla, öngördükleri muhalefet yöntemlerinden birini bertaraf etmeye çalışmaktaydılar. Nitekim bir ülkenin tüm yeraltı ve yerüstü kaynaklarının sömürüsüne yol açacak böyle bir imtiyazın hayata geçirilmesi de uluslararası rekabeti göze alarak mümkündü ancak. Bu rekabet ise, bir yandan dolaysız çatışmalara ve rakiplerin birbiri aleyhine saray nezdinde girişimlerine yol açarken, bir yandan da özellikle girişimci şirketler arasında işbirliği arayışlarına neden olmaktaydı. Aslında bu, "yarı-sömürgecilik" veya "yeni-sömürgecilik" gibi kavramlarla ifade edilmeye çalışılan, kanımca nitelik olarak klasik sömürgecilikten özünde farklı bir standardizasyon biçimi olan ve Avrupamerkezci-modern standardizasyona en uygun yöntemdi. Osmanlı İmparatorluğu, Çin ve İran gibi çokuluslu, tarihi imparatorlukların Avrupamerkezci-modern standardizasyonunda ortaya çıkan bu yöntem, bir tercih sorunu olmaktan çok, yeni veya farklı koşulların dayattığı bir kaçınılmazlığın sonucuydu. Bu kaçınılmazlık, Osmanlı İmparatorluğu'nda daha standardizasyonun ilk dönemlerinde en çok bu demiryolu ve petrol imtiyazlarında kendini göstermekteydi. Klasik sömürgecilik yöntemleriyle (askeri işgal, hatta kimi zaman yerleşim amaçlı) standardizasyon alışkanlıklarını bu yeni koşullarda sürdürme eğilimi gösteren Avrupalı emperyalist güçler öncelikle kendi denetimi (mümkünse işgali) altında birer bölge yaratmaya çalışmışlardı. Gün geçtikçe bunun imkânsızlığını anlamalarına yol açan neden, bu ülkelerin kendi iç dinamikleri (kendi toprakları üzerinde hâkim bir merkezi devlet vb) olduğu kadar, bu ülkenin sömürüsü için verilen mücadelenin özgünlüğüydü: Aynı ülke içerisinde yarattıkları "nüfuz alanları"nda tek başlarına etkili olmakla birlikte, genellikle bir

8 Özyüksel, 1988:65. Rathmann, 1982:40'da kredi miktarı "1,5 milyon Osmanlı Lirası" olarak belirtilmektedir.

pazarı veya bir bölgenin iktisadi kaynaklarını paylaşmak zorunda kalmaktaydılar. Nitekim, klasik yöntemleri tamamen dışlamamakla birlikte, bu yeni yöntemin ilk uygulayıcıları ve ateşli savunucuları da, yeryüzündeki sömürge alanlarının paylaşımının büyük oranda tamamlanmış olduğu bir dönemde emperyalist bir güç haline gelen Almanya ve Amerika olacaktı. Almanlar başından beri bu yeni koşulları dikkate aldıklarından, bir yandan kendi hâkimiyetlerini kurmaya çalışırlarken, bir yandan da bu gerçekliği göz ardı etmemeye çalışıyorlardı:

> Alman müteşebbisleri, elde ettikleri imtiyazın getireceği imkânları keşfetmekte gecikmediler. Kurdukları şirketin başına Sir Vincent Cailard'ı getirdiler. Böylece Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin işbirliğini ve onun aracılığı ile projelerine İngiliz kapitalistlerinin ilgisini de sağlayabileceklerdi. Ayrıca İsviçre bankerlerinin işbirliği ile Bank für Orientalischen Eisenbahnen (Şark Demiryolları Bankası) adında bir banka da kurdular ve piyasaya çıkardıkları tahvilleri satarak 80 milyon frank topladılar. Tahvillerin dörtte birinden fazlası İngiltere'de satılmıştı. Çok geçmeden, Deutsche Bank'ın liderliğindeki aynı mali grup, Baron von Hirsch'in Şark Demiryolları Kumpanyası'ndaki hisselerini satın alarak Balkanlar'daki demiryollarının 1500 kilometresini de ele geçirdi. Bunun sonucunda, Bank für Oriantalischen Eisenbahnen, Deutsche Bank'ın Yakındoğu'daki bütün demiryolu teşebbüslerinin bir holding şirketi haline geldi (Earle, 1972:42-43. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:32).

1888'de Almanlara Anadolu demiryolları yapımı imtiyazının verilmesi, İngiltere'de iyi karşılanmıştı. Bunun nedeni, İngilizlerin Ortadoğu'da Rus yayılmacılığını önlemek için Almanlar'ı bölgede destekleme taktiği idi. Ayrıca İngiltere, bölgede daha çok Fransızlarla rekabet halinde olduğundan ve Mısır sorununda Almanlardan destek beklediğinden böyle davranmaktaydı (Kocabaş, 1988:85; Rathmann, 1982:40 ve Earle, 1966:178). Almanlar ise, bu projeyi kendi finansal olanaklarıyla gerçekleştiremeyeceklerini ve İngiltere'nin bölgedeki hâkimiyetini çok iyi bildiklerinden İngiltere'yi de bu işe sokmakta kararlıydılar:

> ... Deutsche Bank demiryolu yapımını mali engeli ve örgütsel açıdan güvenlik altına alma göreviyle karşı karşıyaydı. (...) Güçlük, sadece projenin yapımını tek başına yüklenebilecek bir yapım şirketinin 1880'ler Almanya'sında henüz bulunmayışında değildi. Diğer yandan 100 milyon franklık yapım ve işletme sermayesini Alman sermaye piyasasından sağlamak da çok zordu. Bu "mali" engeli aşmak için Deutsche Bank, İstanbul'da 24 Mart 1889 tarihinde kendi yönetimi altında oluşan *Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie* (Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi) için yabancı sermaye, özellikle İngiliz ve İtalyan sermayesi sağlamaya çalıştı.
> Fransızların yenilgisi kesinleştikten sonra, İngiliz yüksek finans çevreleri, özel-

likle Fransız ve Ruslarla olan çelişmelerden ötürü Anadolu'daki Alman girişimini hâlâ oldukça hoşgörülü bir tutumla karşıladığı halde, İngiliz sermayesinin yardımıyla demiryolunun yapımını gereksiz yere hızlandırmayı ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki konumunu güçlendirmek için ona yol açmayı düşünmüyordu.
Deutsche Bank'ın Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne İtalyan yüksek mali çevrelerin katılması amacıyla yürüttüğü görüşmeler de bütünüyle başarısız kaldı. (...) Böylece Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin arkasında bulunan konsorsiyum -önemsiz bir Yunan grubu hesaba katılmazsa- Deutsche Bank, Würtembergische Vereinsbank ve Frankfurt (Main)'daki Deutsche Vereinsbank ile sınırlı kaldı. (...) Daha 1889 tarihinde bu grup, Wienerbanksverein'in da katılmasıyla Avusturyalı spekülatör Hirsch'ten Şark Demiryolları İşletmesi'nin toplam 100 bin hisse senedinden 88 binini satın aldı. İstanbul-Edirne-Filibe-Bellova hattı, Viyana-Belgrad-Niş demiryolunun bağlantısı olduğundan önemliydi ve bir yıl sonra konsorsiyum Bâbıâli'den Selanik-Manastır arasındaki Makedonya demiryolunun yapım imtiyazını aldı. Bu faaliyetlerle Deutsche Bank Rumeli'deki demiryolu hattının büyük kısmını, Anadolu'daki demiryolu yapımı için kurulan ilişkileri denetimi altına aldı. Fransız dışişleri bakanlığının tepkisinden korkulduğundan, İzmit-Ankara hattının yapımı 1889'da Fransız yapım şirketi Grafen Vitali'ye bırakıldı. Fransız şirketi, Anadolu Demiryolları'nın yapımı için kurulan, merkezi Frankfurt (Main)'da bulunan Philipp Holzmann adlı Alman yapım şirketiyle birlikte çalışıyordu. Arazi yapısının çıkardığı güçlüklere rağmen -yüzlerce kilometrelik bir hattın Anadolu yaylasına döşenmesi gerekiyordu- demiryolu yapımı hızla ilerledi. 1890 Haziranında İzmit-Arifiye hattı (41 km.), 1892 Haziran'ında Arifiye-Eskişehir hattı (182 km.) ve 1892 Aralığında Eskişehir'den Ankara'ya kadar olan son parça (263 km.) işletmeye hazır hale geldi (Rathmann, 1982:42-43. Almancası için bkz. Rathmann, 1962:26-28).

Aynı kaynaktan aktararak özetleyecek olursak: 1888 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ve Asya topraklarındaki demiryolları Fransız, İngiliz ve bir ölçüde Avusturya sermayesinin egemenliğinde bulunuyordu. Dört yıl sonra bu durum Deutsche Bank'ın yaptığı hamle ile kökten değişti. Artık imtiyazı alınan ya da Balkanlar ve Yakındoğu'da daha önce işletmeye konan aşağı yukarı 2.000 km. uzunluğundaki bir demiryolunu Alman finans burjuvazisi denetlemekteydi. Böylece Deutsche Bank kısa bir süre içinde, Fransız ve İngiliz sermayesinin Anadolu'daki sömürü alanlarına, demiryolu yapılan bölgelerden büyük bir taarruza girişti ve Alman burjuvazisi için ekonomik ve siyasal açıdan önemli bir dayanak noktasını sağlamlaştırdı (Rathmann, 1982:42-43. Almancası için bkz. Rathmann, 1962:26-28).

Kaynak ise, aynı dönemde Fransızlara verilen demiryolları imtiyazları-

nın ardındaki temel nedenlerden birinin, rekabet halinde olduğu Almanya'ya verilen imtiyazlar olduğunu iddia eder:

> Osmanlı hükümeti ne zaman Almanya'ya bir demiryolu imtiyazı verdiyse, Fransa'ya da bir demiryolu imtiyazı vermek zorundaydı.
> Örneğin, 1888'de Almanya, Osmanlı'dan Haydarpaşa-İzmit hattını satın alıp Ankara'ya kadar uzatma imtiyazını ele geçirdiğinde, Fransa da Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazını almıştır.(...) Fransa 1892'de de, Almanya'nın aldığı Selanik-Manastır imtiyazına karşılık, Selanik-Dedeağaç imtiyazını almıştır. Fransızların 1894'te İzmir-Kasaba hattını ele geçirmesi ve hattı uzatma imtiyazını alması da, Almanlara verilen demiryolu imtiyazlarının bir karşılığıydı (Kaynak, 1984:71).

Bu arada Almanya, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde söz sahibi olma savaşında, kısa bir süre içinde başa güreşmeye başlayacaktı. Bunda, yukarıda aktarılan gelişmelerin yanı sıra, II. Wilhelm'in 1889'daki Türkiye ziyareti ve "28 Ağustos 1890'da Almanlara geniş ekonomik ve ticari imkânlar tanıyan Türk-Alman Ticaret Antlaşması"nın imzalanması etkili olmuştu (Kocabaş, 1988:76). Rathmann bu anlaşmanın tarihini 26 Ağustos olarak vermektedir:

> 26 Ağustos 1890'da Alman hükümetinin İstanbul temsilcisi, Osmanlı İmparatorluğu ile bir Ticaret, Dostluk ve Denizcilik Anlaşması imzaladı. Bu anlaşma, bir yandan Osmanlı İmparatorluğu içinde Alman ticaretine mutlak bir üstünlük tanırken, diğer yandan da Osmanlı gümrük resimleri oranının yükseltilmesi konusunda Bâbıâli ile Almanya'nın aynı görüşte olduğunu bildiriyordu. Bu anlaşma, gelecekte, Alman meta ihracatına ve Alman tüccarlarıyla girişimcilerinin Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli yerlerine yerleşmesine fiilen kolaylık tanırken, Osmanlı hükümeti yüzde 8'lik mütevazı bir gümrük oranını sürdürmek zorunda kalacaktı (Rathmann, 1982:53-4. Almancası için bkz. Rathmann, 1962:37).

Daha İzmit-Ankara demiryolu tamamlanmadan hattın devamı için imtiyaz mücadelesi başlamıştı:

> 1891 yılında bir Belçika-Fransız grubu, Samsun-İskenderun arasında demiryolu imtiyazı koparmak için başvuruda bulundu. Başvuruyu yapanlar Belçika Kralı'ndan bir tavsiye mektubu da getirmişlerdi. Ancak Abdülhamid, Rusların Anadolu içlerine saldırı tehlikesini artırabilecek olan bu girişime izin vermedi.
> Yine 1891 yılında İngiliz müteahhit Stainforth, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne rakip olabilecek bir öneri getiriyordu. Stainforth İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi'nin desteğine de sahipti. İngiliz müteşebbisin yapmak istediği demiryolu Ereğli'den başlayıp, Ankara üzerinden Bağdat'a uzanacaktı.
> Belçikalı Nagelmakers'in önderliğinde başvuran Fransız grubunun amacı ise,

Kütahya üzerinden yapmayı planladıkları Eskişehir-Konya demiryolu imtiyazını elde etmekti (Özyüksel, 1988:75-76).

Osmanlı Devleti her seferinde Almanya'yı diğer büyük güçlere tercih etti, çünkü "II. Abdülhamid demiryolculuk konusunda Belçika'yı Fransa'nın maşası, İngiltere ve Fransa'yı ise İmparatorluğu parçalayacak yatırımcılar olarak değerlendirirdi" (Ortaylı, 1983:96). Bu nedenle, diğer imtiyaz tekliflerinin sahiplerinin ve Fransa, İngiltere ve Rusya hükümetlerinin aktif muhalefetlerine rağmen Osmanlı hükümeti imtiyaz sözleşmesini 15 Ocak 1893 tarihinde Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyumla imzaladı. Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hattının imtiyazını alan şirket Ankara-Kayseri hattının inşaatına hiçbir zaman başlamayacaktı. Eskişehir-Konya demiryolunun döşenmesi işi ise 1894 yılının Mart ayında kurulan Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi'ne verilecekti. "Yeni şirkette Philipp Holzmann teknik yönetici olarak yine işinin başındaydı, ama bu kez Vitali'nin Régie Générale des Chemins de fer adlı Fransız şirketi kuruluşta yer almıyordu" (Özyüksel, 1988:88). Bu da Almanya'nın Anadolu'da rakip şirketlere göre her gün daha "rahat" hareket ettiğinin göstergesiydi. Şirket inşaat çalışmalarını 29 Temmuz 1896 tarihinde tamamlayarak Osmanlı hükümeti nezdindeki güvenini tazelemiş oldu. Ancak Abdülhamid'in gönlünde başından beri hep Bağdat'a uzanan bir demiryolu hattı vardı ve bunu da Almanlara yaptırmaya niyetliydi. Nitekim Almanlar da ülke içi sorunlarda Abdülhamid'i desteklemiş ve böylece kaderini onunla birleştirmişti. Fakat Alman şirketi oldukça temkinli davranarak, bu büyük projenin finansmanı konusunda pek umutlu görünmüyordu. Şirketin bu tereddütlü tavrı karşısında Abdülhamid Berlin'deki büyükelçisi aracılığıyla II. Wilhelm'e başvurarak Bağdat hattının tamamlanmasını isteyecekti. Bu arada diğer ülkeler de yeni tekliflerle mücadelelerini sürdürdüklerinden rekabet yeniden kızışıyordu.

II. Wilhelm'in 1898 Ekimindeki ikinci Türkiye ziyareti ile bir kez daha tüm sorunlar çözülecek ve Türk-Alman ilişkilerinde yeni bir dönem başlayacaktı. İlk olarak 29 Ocak 1899 tarihinde "Haydarpaşa Garı inşaatı, Haydarpaşa-Sirkeci hattında feribot işletmesi, Köstence-İstanbul telgraf hattı döşeme imtiyazları" Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi.

Daha önce, İzmit-Konya demiryolu hattı dışında Almanlara, denizcilikle ilgili bir imtiyaz verilmiş, 1889'da bunun için Hamburg'la İstanbul arasında yük taşımacılığı yapmak üzere Deutsche Levant Linie Şirketi kurulmuştu. (...) Yine ekonomik imtiyazlar çerçevesinde, Kayzer'in himayesinde 1890'da Alman bilim adamlarına Mezopotamya'da arkeolojik kazı yapmak ve petrol aramak imtiyazları da verilmişti (Kocabaş, 1988:84-85).

Bunun sonucu olarak diğer ülkelerden gelen tepkilerden dolayı, İngilizler ve Fransızlarla yapılan "işbirliği" görüşmeleri sonucu Fransa ile anlaşma sağlandı.

> Deutsche Bank, Osmanlı Bankası, Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirketi temsilcileri arasında sürdürülen görüşmeler 6 Mayıs 1899 tarihinde anlaşmayla sonuçlandı.
> Anlaşmaya göre Fransızlar Bağdat Demiryolu Şirketi'ne % 40 oranında katılacaklardı. Diğer % 60'lık pay Deutsche Bank'ın önderliğindeki gruba ait olacaktı.[9]

Bu arada, Fransızlarla sağladıkları bu işbirliğinden aldıkları güçle Bağdat hattının imtiyazı için başvuran şirket, karşısında bir Avusturya-Rus projesini (Kapnist Projesi) ve İngiliz sermaye çevreleri adına İskenderun veya Konya'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak bir demiryolu projesi ile ortaya çıkan Macar bankeri Rechnitzer'i bulacaktı:

> 1898 yılında bir Avusturya-Rus şirketi, Trablusşam'dan Basra körfezindeki herhangi bir limana uzanacak ve Bağdat ile Hanikin'e ayrılacak kolları olan bir demiryolu döşemeyi teklif etti. Bu projeyi hazırlayan, Viyana'daki Rus Büyükelçisi'nin kardeşi ve Çar'ın nüfuzlu yakınlarından olan Kont Vladimir I. Kapnist idi. Kont Kapnist bu projesinde, Rus kilisesinin ileri gelen kişilerinden ve Orta Asya'yı (*sic*) Rus sömürgesi haline getirmeye çalışanların başında bulunan ünlü panslavcı Probedonodtrev tarafından da destekleniyordu. (...) Bâbıâli, Rus nüfuzunun Türkiye'de herhangi bir şekilde gelişmesine kesinlikle karşı bulunuyordu. Ve bu tutum, İngiliz ve Alman büyükelçileri tarafından da destekleniyordu. Ayrıca Rusya'da bile Kont Kapnist'in projesine muhalefet vardı. (...) 1899 yılında Kapnist projesi bütünüyle rafa kaldırıldı.[10]

Rechnitzer'in projesi ise daha geniş kapsamlı ve daha da iddialıydı. "İskenderun'da ve Basra körfezinde liman imtiyazları"nı da içeren ve hiçbir kilometre garantisi talep etmeyen bu proje bazı İngiliz siyasi çevrelerinin ve Osmanlı Nafia Nezareti'nin desteğine rağmen, Abdülhamid'in Almanlardan yana kişisel tavrından dolayı başarıya ulaşamayacaktı (Earle, 1972:71-72 ve Özyüksel, 1988:134).

Sonuç olarak,

> 1899 yılında, kısa bir rekabet döneminden sonra Deutsche Bank'ın temsil ettiği grup tek imtiyaz sahibi olarak ortaya çıktı. Ruslar, ülkelerinde gerekli desteği bu-

---

9 Özyüksel, 1988:131. Ortaylı, 1983:99-100'de hisselerin % 40'ının Deutsche Bank'a, % 40'ının Osmanlı Bankası'na, diğer % 20'nin ise Osmanlı mali kuruluşlarına ait olacağı belirtiliyor. Earle, 1972:69-7'de de aynı yönde bilgi vermektedir.

10 Earle, 1972:67-68. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:58-59. İngilizce kaynakta "Asia Minor" [Küçük Asya] denirken, bu, Türkçeye, yanlışlıkla "Orta Asya" olarak çevrilmiş.

lamadıkları için alandan çekilmişlerdi. İngilizler de dikkatlerini Yakındoğu'dan Güney Afrika'ya çevirmişlerdi. Diplomatik durum Almanların lehineydi. (...) İmtiyazın Deutsche Bank'a verilmesinin sebepleri biraz iktisadi, biraz siyasi ve biraz da stratejiktir (Earle, 1972:73. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:61-62).

Böylece, Deutsche Bank'ın Osmanlı Devleti'ne verdiği % 7 faizli 3,5 milyon marklık kredinin de yardımıyla, 23 Aralık 1899 tarihinde (Georg von Siemens ile Zihni Paşa arasında) "önanlaşma" imzalandı. (Özyüksel, 1988:141. Ortaylı, 1983:100'de anlaşma tarihi 13 Aralık 1899 olarak verilmektedir). Ama bu, mevcut rekabetin bitmesi anlamına gelmiyordu kesinlikle. Bir taraftan İngilizler gönülsüz desteklerini sürdürürlerken, diğer yandan Ruslar şiddetle Bağdat Demiryolu'ndan rahatsızlıklarını gösteriyorlardı. Bu arada, şirketin görevlileri de, kurdukları araştırma komisyonu aracılığıyla güzergâh belirleme ve etüt çalışmalarını sürdürmekteydi. Osmanlı hükümeti ile kilometre garantisi ve güzergâh tartışmaları ve Alman Deniz Ticaret Bankası'nın şirkete katılma tartışmaları da 1900 yılı boyunca sürdü ve olumlu sonuçlandırıldı. Ortaya çıkan gerçek, şirketin bu yeni katılıma rağmen bu büyük yatırım için sermaye sorunu olduğu idi. Bunun üzerine, finansman sorununun çözümü amacıyla İngilizlere bir kez daha ortaklık önerildi; fakat tüm umutlar sonunda yine suya düştü. Bunun üzerine Rus sermayesi ile ortaklığı düşünen şirketin (birçok görüşmelere ve tekliflere rağmen gerçekleşmeyen) bu ortaklık çabaları İngilizleri rahatsız etmiş ve harekete geçirmişti. Bu arada Almanların İngiltere'de devam ettikleri sermaye arama çalışmaları olumlu sonuçlar doğurmaya başlamıştı. Çünkü bu ilişkiler sayesinde Amerikan sermayesinin de katılma olasılığı yaratılmıştı (Özyüksel, 1988:165). Nitekim "Demiryolunun uluslararası bir hale getirilmesi için Alman, Fransız ve İngiliz bankerleri, ülkelerinin dışişleri bakanlıklarının gözleri üzerlerine dikilmiş olduğu halde, üç taraflı görüşmelere başladılar. Sonunda bir anlaşmaya varıldıysa da İngiliz basınının düşmanca tutumu ve Balfour hükümetinin onaylamayışı yüzünden İngiliz kapitalistlerinin de, Almanlar ve Fransızlarla eşit şartlarla kumpanyaya ortak olmaları işi suya düştü.

İmtiyaz sahipleri, İngilizlerin işbirliğini sağlama konusunda başarısızlığa uğrayınca Bağdat Demiryolu'nun finansmanı için başka yollara başvurdular. Kumpanya'nın hisselerinin yüzde onu Osmanlı hükümetine, yüzde onu Anadolu Demiryolu Kumpanyası adına ve geri kalanı da Deutsche Bank'ın başında bulunduğu uluslararası bir sendika adına düzenlendi. Direktörler Kurulu'nun üye sayısı yirmi yediye çıkarıldı ve sandalyeler şu şekilde dağıtıldı: Deutsche Bank tarafından seçilen sekiz Alman; Osmanlı Bankası tarafından seçilen sekiz Fransız, iki İsviçreli, bir Avusturyalı; Anadolu Demiryolu Kumpanyası tarafından seçilen üç Alman, dört Türk ve bir İtalyan. Böylece Bağdat De-

miryolu Kumpanyası'nın kontrolü Türklerin ve Almanların elinde kaldı. Fransızlar ve öteki çıkar sahipleri de oldukça iyi bir oranda temsil edildikleri için, Bağdat Demiryolu Kumpanyası'nın bütünüyle bir Alman teşebbüsü olduğu ve Alman Dışişleri Bakanlığı ile gizliden gizliye işbirliği yaptığı yolundaki eleştirilerin haklı görülmesi yersizdir.[11]

Deutsche Bank ile Osmanlı yönetimi arasındaki görüşmeler, (Siemens'in ölümü, kilometre garantisi vb konulardaki tartışmalar, Ramazan'ın araya girmesi gibi) değişik nedenlerle epeyce bir zaman almakla birlikte, 16 Ocak 1902'de Padişah iradeyi imzaladı ve 21 Ocak 1902 tarihinde taraflar imtiyaz sözleşmesini imzaladılar (Özyüksel, 1988:168-169. Earle, 1966:68'de iradenin imzalanma tarihi 18 Mart 1902 olarak veriliyor; Ortaylı, 1983:100'de sözleşmenin Kurt Zander ile Zihni Paşa arasında 16 Ocak 1902'de imzalandığı belirtilmektedir). Bu sözleşmeye göre Anadolu Demiryolu Şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme hakkını elde etti. Konya-Basra arasındaki bu hat Karaman, Ereğli, Adana, Kilis, Nusaybin, Musul, Bağdat, Kerbela üzerinden geçecekti. İnşa edilecek demiryolu uzunluğu 2.567 km idi. Güzergâh üzerindeki birçok noktadan şube-hatlar yapım hakkını da alan şirket ayrıca Basra ve İskenderun'da liman yapacak ve Sirkeci-Haydarpaşa arasındaki deniz taşımacılığını da sürdürecekti (Özyüksel, 1988:173-174). Anlaşmanın imzalanması, mevcut uluslararası rekabetin kesinlikle bittiği veya şirketin "mali ve idari" sorunlarının giderildiği anlamına gelmiyordu. Nitekim bu sorunlar nedeniyle kesin anlaşmanın (yeni sözleşmenin) imzalanması 5 Mart 1903 tarihine kalacaktı (Earle, 1972:82-84). Bu kesin anlaşmaya göre Konya-Basra hattı yeni kurulacak olan Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilecekti. Bu yöntemle daha önce yapılmış demiryolları bundan sonraki yatırımlardan tamamen ayrı tutuluyordu. Şirket 15 milyon frank sermaye ile 5 Mart 1903 tarihinde kuruldu. (Earle, 1972:82-84; Ortaylı, 1983:100. Anlaşmanın tam metni için bkz. Khairallah, 1991:175-193)

Hattın Konya'ya kadar olan kısmını tamamlayan Anadolu Demiryolu Şirketi bu yeni şirkete % 10'luk bir payla ortak olacaktı. Anlaşmadaki, "tespit edilen on bir üyeli Direktörler Kurulu'nda en az üç Anadolu Demiryolu Kumpanyası temsilcisiyle yine en az üç Osmanlı vatandaşı bulu-

---

11 Earle, 1972:102-104. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:92-93. Türkçe çevirideki son cümlede, önemli anlam değişikliğine yol açabilecek bir hata söz konusudur: İngilizce kaynakta, şirketin "bütünüyle bir Alman teşebbüsü olduğu ve Alman Dışişleri Bakanlığı ile gizliden gizliye işbirliği yaptığı" yolundaki eleştirilerin yersiz olduğu düşüncesi yazara ait değildir. Yazara göre, Fransızlara şirkette temsilcilik verilmesinin amacı, bu eleştirilerin yersizliğini ispatlamaktır.

nacak" maddesi sayesinde demiryolunun üzerindeki Türk-Alman denetimi sürekli kılınıyordu. Yeni şirkete genel müdür olarak Alman iktisatçı Dr. Karl Helfferich tayin edildi (Earle, 1972:84. Ayrıca bkz. Ortaylı, 1983:100 ve Khairallah, 1991:57-59). Yapılan anlaşmaya göre, birbirinden bağımsız 200 kilometrelik bölümler halinde inşa edilecek olan demiryolunun geçtiği yerlerde, "hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bir bölgede maden arama çalışmaları yapabilecek, inşaat için kullanacağı keresteleri, devletin ormanlarından elde edebilecek" olan şirket, "inşaatın yapımında kullanmak amacıyla yurtdışından getirecekleri makina, araç, gereç ve tüm diğer mallara gümrük vergisi ödemekten" kurtuluyordu. Ayrıca "Sözleşme, Demiryolu Şirketi'ne Dicle ve Fırat üzerinde gemicilik yapma hakkı veriyordu. (...) İlgili davalarda Osmanlı mahkemeleri yetkili olacak, devlet daireleriyle yazışmalarda Türkçe kullanılacaktı. Ayrıca Türk postaları ve posta memurları ücretsiz taşınacak, yolcular ve yük sahipleri için en yüksek ücretler belirlenecekti. Şirketler hükümetten izin almadan yabancı posta idareleriyle taşıma anlaşmaları yapamayacaklardı. (...) Demiryolu barışta manevralar veya ayaklanmaları bastırma, savaşta ise tümüyle askeri amaçlarla kullanılacaktı. Hükümet demiryolu boyunca düzeni koruyacak, savaşlarda demiryolunu savunacaktı. Bağdat Demiryolu Şirketi de hatlar boyunca askeri amaçlı istasyonlar kurmakla yükümlü kılınmıştı" (Özyüksel, 1988:194-195).

İçeriğinden de anlaşılabileceği gibi bu anlaşma ile Anadolu baştan başa Avrupa sermayesinin çok yönlü yatırımlarına açılmış oluyordu. Tarafların beklentileri, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki diğer demiryollarından (ve genelde periferilerde yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryollarından) beklentileriyle aynıydı.

Sonuç olarak, Osmanlı İmparatorluğu 20. yüzyıla girerken, yüzyıllık bir "Batılılaşma" serüveni sonucu, Avrupa sermayesinin en önemli sömürü alanlarından ve sömürüden daha fazla pay almak için verilen savaş alanlarından biri haline gelmişti (Lewis, 1993:446-448; Issawi, 1966:18-19; Hershlag, 1964:47-48, 65; Pamuk, 1976:131-162 ve DİE, 1973:13-20). "Klasik sömürge" ülkelerden farklı olarak, aynı anda birden fazla "emperyalist" ülkenin standardizasyonuna ve ekonomik sömürüsüne açık olan Osmanlı İmparatorluğu'nun özgün konumu, genellikle "yarı sömürge" kavramıyla karşılanmaktadır. Daha sonra gelişecek olan yeni sömürgeciliğin öncülü olduğu düşünülen bu konum, bizce aslında Avrupamerkezci-modern paradigmanın (ve dolayısıyla kapitalizmin) "doğasına" asıl uygun olan konumdu. Yani "klasik sömürgecilik" geçici ve özgün bir süreçti. Daha sonra tüm 20. yüzyıl boyunca görülecek olan, "siyasi olarak bağımsız, iktisadi-kültürel olarak bağımlı" olma anlamında "yarı sömürgecilik"

veya "yeni emperyalizm" olarak adlandırılacak olan bu ilişkiler Avrupamerkezci-modern paradigmaya asıl uygun olan ilişkilerdi. Nitekim, siyasi olarak bağımsız olan ulusal devletlerin kurulması Avrupamerkezci-modern standardizasyonu sadece hızlandırmıştır. Osmanlı İmparatorluğu ise Batı ile girdiği ilişkide başından beri bu yöntemle standardize edilmişti. Bu, ülke toprakları üzerinde aynı anda birden fazla gücün, her gün artan pay kapma mücadelesi anlamına geliyordu. Genelde bu mücadele sonucu Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinde oluşturulan "nüfuz alanları", demiryolları için verilen mücadele sonucu ortaya çıkan "nüfuz alanları"na da tekabül ediyordu: İngilizler Batı Anadolu'daki demiryolları üzerindeki hâkimiyetleri dolayısıyla bu bölgenin iktisadi kaynaklarının sömürüsünde ve Avrupamerkezci-modern standardizasyonunda en etkili ülke konumundaydı. Fransızlar,

> ... Şark demiryollarıyla Kuzey Yunanistan'da; İzmir-Kasaba ve Bursa-Mudanya demiryollarıyla da Batı Anadolu'da demiryolu nüfuz bölgeleri oluşturmuştur; ama en etkili olduğu yer, Suriye'ydi. Fransa'yı Suriye'ye çeken neden, Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak gibi dört zengin bölge arasında ticaret bağlantısı rolünü oynayacak tek kavşağın burası olmasıydı. (...) Almanya'nın İngiltere ve Fransa'dan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz bölgeleri elde etmesinde ilk önemli adım, Anadolu demiryollarının imtiyazını almasıdır (Kaynak, 1984:72-79).

Daha sonra, aldığı Bağdat demiryolları imtiyazı ve bu demiryollarının inşası sonucunda Anadolu'daki hâkimiyetini güçlendiren Almanya, Anadolu demiryolları aracılığıyla Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinde hububat üretiminin; Bağdat hattı ile de Adana bölgesinde pamuk üretiminin geliştirilmesine ve bu bölgelerin "... Alman ekonomisi ile bütünleştirilmesine yardımcı oluyordu. Anadolu demiryollarının liman durağı İstanbul, Bağdat demiryollarının liman durağı Mersin'di" (*Kaynak, 1984*: 78-79. Ayrıca bkz. Pamuk, 1978:67-69).

1898 yılında, Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya'daki topraklarında, Avrupalı devletlerin sahip oldukları demiryolları hatları şunlardı (Earle, 1972:47-48; İngilizcesi Earle, 1962:53):

İngiliz	
İzmir-Aydın	373 km
Mersin-Adana	67 km
Toplam	**440 km**

Fransız	
İzmir-Kasaba	512 km
Yafa-Kudüs	87 km
Beyrut-Şam	247 km
Şam-Halep	420
Toplam	**1266 km**
Alman	
Haydarpaşa-İzmit	91 km
İzmit-Ankara	485 km
Eskişehir-Konya	444 km
Toplam	**1020 km**
Genel Toplam	**2726 km**

(İzmir-Kasaba hattı, Earle, 1972:40'ta 168 km; Quataert, 1985:1633'te ise 93 km olarak veriliyor.)

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu demiryolu ağlarının gördükleri işlev, genelde çevre ülkelerde demiryolları için öngörülen işleve aynen uymaktaydı:

> Demiryolları bir yandan, özellikle Osmanlı devletinin kilometre garantisi uygulaması sonucu, Avrupa sermayesi için ***kendi başlarına kârlı*** birer yatırım durumuna gelirlerken, diğer yandan da sermayeyi ihraç eden ülke ekonomisi için ***ucuz hammadde ve gıda maddeleri ve mamul maddelere pazar yaratmak*** işlevini yükleniyorlardı (Pamuk, 1978:66, abç).

Osmanlı İmparatorluğu için demiryolları Batı ekonomisine her gün daha çok eklemlenmek ve daha çok standardize olmak (Batılılaşmak, modernleşmek vb) anlamına gelmekteydi. Böylece demiryolları, çevrenin (Osmanlı İmparatorluğu) merkezi olarak Bâbıâli'nin

> ... askeri imkân ve kabiliyetini önemli ölçüde yükseltti. Tamamlanan ve hizmete giren demiryolları askeri birliklerin imparatorluk sınırları içinde nakledilmesini iyice hızlandırıp kolaylaştırdı. (...) Ekonomik açıdan bakıldığında demiryolları Osmanlı'nın endüstriyel gücünü çökertirken tarımsal ekonomisini birçok yönden geliştirmiştir. (...) Demiryollarının sağladığı taşıma kolaylıkları ihracatın da artmasına yaramış, böylece Osmanlı ödemeler dengesindeki açığın kapatılmasına katkıda bulunmuştur. Ayrıca binlerce Osmanlı tebaası gişe memurluğu, makasçılık, istasyon şefliği ve koruculuk gibi yeni açılan işlerde istihdam olanağı bulmuştu. (...) Ama demiryollarının Osmanlı ekonomisine sağladığı bu yararlar yanında büyük zararları da olmuştu. Demiryollarının geçtiği yollarda daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlar, bunlardan bir bölümü çevre bölgelerle demiryolu arasındaki taşımacılıkta iş bul-

makla birlikte birçoğu açıkta kalmışlardı. İç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkârı daha da büyük bir yıkımla karşılaşmıştı. El işçiliğine dayanan Osmanlı üretimi zaten yüzyıllardır daha ileri olan Avrupa'nın tehdidi altındaydı (Quataert, 1985:1631-2).

Hangi şekilde olursa olsun, Osmanlı İmparatorluğu, Batı ile girdiği bu ilişkilerin sonucunda her gün daha bağımlı hale geliyor ve böylece siyasi-ekonomik tüm önemli makro gelişmeler de bu ilişkiler tarafından belirleniyordu.

Bu genel gelişmeler sonucu, ülkenin Batı'ya iktisadi ve siyasi "eklemlenmesi" veya Batı'nın sömürüsüne açılması ve bunun sonucu olarak da ülkede "çarpık yapı"nın oluşması, sanayinin gelişememesi ve hatta (yerli küçük sanayinin tahribatı sonucu) "engellenmesi" gibi sorunlar "gelişme teorileri" veya "emperyalizm" teorileri bağlamında epey tartışılmıştır. Kanımca, genelde Avrupamerkezci-modern standardizasyonun özelliklerinden sadece biri olan bu olgu, standardizasyon sürecinin tamamının yerine veya temeline konulmaya çalışılarak, standardizasyon basit bir "fakirlik-zenginlik" ikilemine indirgenmektedir. Oysa sorun, demiryollarının Türkiye üzerindeki etkilerini incelerken de ortaya çıktığı gibi, bölgenin bir bütün olarak Avrupamerkezci-modern standartlara uyması/uydurulmasıdır:

... Demiryolları (da) Osmanlı ekonomisini Avrupa ekonomisine daha da sıkı bir biçimde bağlılaştırdı. Osmanlı tebaasının yaşamı günden güne daha fazla Osmanlı İmparatorluğu'nun ve siyasi liderlerinin denetimi dışındaki ekonomik eğilim ve gelişmeler tarafından belirlenir oldu. Giderek daha fazla Osmanlı çiftçisi uzak pazarlarda satılmak üzere üretim yapar oldu; bunlar giderek daha fazla uluslararası piyasanın tahmin edilemeyen belirsizliklerine ve insafına tabi oldular. Aynı zamanda, sattıkları tarım ürünleri karşılığında elde ettikleri geliri giderek daha fazla Avrupa yapısı giyim, kuşam ve hatta yiyeceğe harcar oldular. Örneğin Fransa'dan ve ABD'nin Minneapolis'inden yüklenen un, gemilerle Osmanlı limanlarına, oralardan da demiryollarıyla Anadolu'nun iç bölgelerine taşınıyor ve yerli undan daha düşük fiyatla satılıyordu. (...) Demiryollarının çeşitli toplumsal etkileri de olmuştu. Bunların bir bölümünde uzak dış ekonomik güçlerin gündelik yaşamda giderek artan önemleri sonucu Osmanlı toplumunda artan huzursuzluk duygusu rol oynuyordu. Öbür toplumsal etkiler, sabah evden işe gitme-akşam işten eve dönme biçiminde yeni bir alt-kültürün oluşmasından Osmanlı toplumundaki etnik gruplar arasında gerilimlerin artmasına kadar geniş bir alana yayılıyordu. Örneğin İstanbul'un zenginleri Marmara Denizi ve İzmit Körfezi kıyılarında villalar alıyor, yeni yaşama üslupları ve tüketim kalıpları ediniyorlardı. Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasında işçi akımını da hızlandırmış, genel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerinde oturan ahali arasındaki ilişkileri daha önceki dönemden daha yakın ve sık hale getirmişti. Bir zamanlar dış dünyadan tecrit

olmuş, kendi içine kapanmış olan, artık yanından demiryolu geçen köyler büyük taşra yerleşim merkezleriyle yakın ilişki içine girmişlerdi (Quataert, 1985:1663-4).

Demiryolları inşaatı süresince uygulanan istihdam politikası sonucu (Bkz. Quataert, 1987:69-75 ve Quataert, 1983:74-80) yabancılarla birlikte üst kademedeki işler için çalıştırılan Rum, Ermeni ve diğer gayrimüslim toplulukların içinden sivrilen bir kesim, diğer siyasi-iktisadi gelişmelerin de etkisiyle standardizasyon sürecinde imtiyazlı bir konuma sahip olarak literatüre "komprador" olarak adlarını yazdıran gruba katılacaktı.[12] Uygulanan bu istihdam politikası dolayısıyla "en aşağı düzeyde" işlerde Müslüman Türklerin yer almış olmasından (Quataert, 1985:1635) kaynaklanan, demiryollarının işletilmesi konusundaki *know how* yetersizlik, yıllar sonra Türkler bu demiryollarını ele geçirdiklerinde en büyük sorun olarak kendisini dayatacaktı:

> O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevlileri arasına Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurumu; yani şimendiferleri ne yapıp yapıp işletmeliydik. (...) Fakat işletmecilikte yetişmiş kimselerimiz yoktu. Eski, kısa veyahut uzaklarda kalmış denemelerin o günkü durumla bir ilişkisi bir bağlantısı yoktu. Bu nedenle o günkü (Birinci Dünya Savaşı sonrası) demiryolu işletmeciliğimizin başlangıcında ve oluşumunda bu eski veya uzak denemelerimizin bir bağlantısı bir katkısı belirmemiştir (Gürel, 1989:3).

Sonuç olarak, 20. yüzyıla girerken, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'ya ticari, siyasi, kültürel ve iktisadi eklemlenmesi İmparatorluğun gücünün gittikçe azalmasına yol açmış ve bu durum, kendisine o yıllarda "hasta adam" (ve daha sonraki araştırmacılar tarafından "yarı-sömürge") denilecek kadar ilerlemişti. Bu gelişmenin, -ülkenin Batı'nın kontrolüne girmesi bağlamında- genelde mahkûm edilmesiyle ve (ülkenin kapitalistleşmesi, sanayileşmesi, Batılılaşması, modernleşmesi vb anlamında) Avrupamerkezci-modern yaklaşımlar tarafından olumlu ve kaçınılmaz bulunmasıyla ilgili tartışmalar bu çalışmanın Birinci ve Genel Değerlendirme bölümlerinin konusudur; ama bu gelişme sonucu ortaya çıkan durumun ifadesi için kullanılan "yarı-sömürge" kavramı ile, Osmanlı İmparatorluğu benzeri ülkelerdeki Batı yayılmacılığının özgünlüğüne işaret edildiği bili-

---

12 Avcıoğlu, 1984:193-1944; Lewis, 1993:448-449 ve Ahmad, 1986:38-40. Genelde Osmanlı İmparatarluğu'nda çalışanların etnik kökenlerine göre dağılımı ile ilgili ilginç bir çalışma için bkz. A. J. Sussnitzki, "Zur Gliederung wirtschaftlicher Arbeit nach Natinalitöten in der Türkei", Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient, II, 1917. Bu çalışmanın İngilizce çevirisi için bkz. Issawi, 1966:114-126.

nen bir gerçektir. Bizce bu özgünlük, bu ülkeleri klasik sömürgelerden ve bu tür standardizasyonu klasik sömürgecilikten yapısal olarak ayıracak kadar önemlidir. Nitekim klasik sömürgecilik Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecinde geçici ve taktiksel bir yöntemdir. Nasıl ki tekelcilik, kapitalizmin gelişiminin doğal sonucu ve yapısı gereği ise, Osmanlı İmparatorluğu örneğindeki standardizasyon da ("yarı-sömürgecilik") bu yapıya asıl uygun ve onun doğal sonucu olan yöntemdir. Bu yöntemi ve bu yöntem içerisinde "ulus-devlet"in rolünü Birinci Bölüm'de tartıştığımız için, burada sadece demiryolları ağlarının, -yukarıda anlatılan dolaylı veya dolaysız tüm etkileri sonucu- "uluslaşma" sürecinin hızlanmasında ve ulus-devletleşme sürecinde, devletin Batılı anlamda merkezileşmesindeki (yani modernleşmesindeki) rolüne dikkat çekmek istiyoruz. Osmanlı yönetiminin (çevrenin merkezi) kendi çevresini standardizasyonunda veya kontrol altına almada kolaylık anlamına gelen bu gelişme, aynı zamanda Batı'nın (ticari şirketleri, dolaysız yatırımları, eğitim kurumları ve misyonerlik çalışmaları ile) Osmanlı'nın çevresine (çevrenin çevresi) dolaysız ulaşması anlamına da gelmekte ve dolaysız olarak bölgenin standardizasyonuna da hizmet etmekteydi. Bu özelliği ile de Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'ya eklemlenme biçimi veya daha doğru bir deyişle Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemi, 20. yüzyılda oturacak ve yaygınlaşacak olan ilişkilerin de öncülü ve habercisidir.

Bu Avrupamerkezci-modern standardizasyon süreci, daha önce değindiğimiz gibi çok yönlüdür (ticari, siyasi, idari, askeri, kültürel vb) ve bu yönlerin her biri (ticaret, misyoner çalışmaları, sanayileşme vb) demiryolları yapımına hizmet ederken; demiryollarının inşası da teker teker diğer yönleri veya bir bütün olarak standardizasyonu motive etmekteydi. Ancak demiryolları bu standardizasyon araçlarının hem en etkilisi, hem de en gelişmişiydi. Nitekim, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki "... yabancı sermayenin yatırım kesimleri arasındaki dağılımına bakıldığında % 58'nin demiryolu yapım ve işletimine yönelik olduğu görülmektedir. Gerçekten de 1880'lerden sonra Osmanlı İmparatorluğu uluslararası demiryolu savaşlarının en şiddetlilerine sahne olmuştur. O dönemde yabancı sermaye ve imtiyaz dendiğinde demiryolu akla gelmekteydi. Bunlardan özellikle ikisinin günümüze kadar tartışmaları sürüp gitmiştir: Bağdat Demiryolları ve Chester İmtiyazı" (DİE, 1973:20).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

PETROL SANAYİİNİN DOĞUŞU VE ORTADOĞU'DA PETROL SAVAŞININ BAŞLANGICI

Chester Projesi'nin anlamını kavrayabilmek için, öncelikle olayın "petrol savaşı" boyutu çok iyi anlaşılmalıdır. Bu nedenle bu bölümde, petrolün tarihteki yeri konusunda genel bilgiler sunulduktan sonra, ABD'de petrol sanayiinin doğuşu kısa bir şekilde aktarılacak ve Ortadoğu petrolü için verilen savaşın başlangıç süreci kısaca özetlenecek. Bu özette, bu bölgedeki en önemli petrol yataklarına sahip olduğuna inanılan Mezopotamya petrolleri için verilen savaşıma değinmiyoruz. Chester Projesi tarihinin odak noktasını oluşturan bu bölgedeki savaşımın başlangıç süreci bir sonraki bölümün konusunu oluşturuyor.

TARİHTE PETROLÜN KULLANIMI

19. yüzyılın sonlarında, Batılı "emperyalist" ülkelerin Ortadoğu'da birbirleriyle rekabetinde en önemli unsurlardan birini oluşturan petrol, bölge halkları tarafından ilk çağlardan beri farklı amaçlar için kullanılmaktaydı. Bölgede petrol kullanımının tarihi, Sümerlere, Asurlara ve Babillilere kadar uzanır (Chester, 1983:2). Petrol sorununun tarihiyle ilgili Türkçeye çevrilen kitaplardan birinin çevirmeni Ahmet Angın, kitabın önsözünde petrolün tarihteki kullanımı ile ilgili şu ilginç bilgilere yer vermektedir:

> Petrol, insanlar tarafından binlerce yıl önce bilinen bir şeydi; bilinmeyen şey, bundan nasıl faydanılacağı idi.
> İnsanların bildiği ilk petrol yatağı Hazar denizindeki Apşeron Yarımadasında bulunuyordu. Burada petrol yeraltından adeta fışkırmaktaydı. Böylece Apşeron Yarımadası yüzyıllar boyunca, bilhassa geceleri yüzlerce meşalenin yandı-

ğı geniş bir panayır, ya da bayram yerine benzemiştir. Bu ateş ve duman yarımadasının çok etkisinde kalan Zerdüşt ondan ilham alarak iyilik'in temeli saydığı Ateş Dini'ni kurmuştu. Bu dinin salikleri, iki bin yıllık bir süre boyunca Apşeron Yarımadasını ziyarete giderdi. Yani bu iş bir nevi hac halini almıştı. Buna rağmen, daha o zamanlar bile petrol, tamamen yararsız bir nesne değildi. İddiaya göre Hz. Nuh, yaptığı gemiyi bitumen ile kalafatlamıştı. Babil kulesi taşlarının birbirine bağlanmasında ve Mısır'da mumyaların tahnitinde aynı maddeden faydalanıldığı söylenir. Hatta "mumya" kelimesinin Arapçada "bitum" anlamına gelen "mum"dan türediğini de iddia edenler vardır (Durand, 1966:10-11).

Daha sonra, tarih boyunca, bazen silah olarak (Bizanslılar), bazen "gemilerin bitumlu ürünlerle kalafatlanmasında" (Finikeliler) kullanılan petrol, "daha yakın bir çağda Pechelbronn ve Autun yataklarından çıkarılınca, eczacılıkta da kullanılmıştır (Durand, 1966:25).

Nitekim petrolün modern tarihi de ABD'nin Pennsylvania eyaletindeki Titusville'de Albay Drake tarafından -"hayat iksirinin ilkel maddesi"ni bulmak amacıyla- yapılan kazılarda petrol bulunmasıyla başlar. (*age.*)

ABD'DE PETROL SANAYİİNİN DOĞUŞU

İlk Amerikan petrol şirketi, 10 Aralık 1854'te bir grup girişimci tarafından "Pennsylvania Rock Oil Company" adıyla kuruldu. 1859'da Edward L. Drake'in 69 feet (yaklaşık 21 metre) derinlikte petrol bulmasıyla yeni bir dönem başlamıştı (Chester, 1983:3 ve Issawi, 1962:3). Bundan sonra aynı bölgede yeni kuyuların açılması ve üretimin baş döndürücü bir hızla artması, 1859'da varil başına 2 dolar olan petrol fiyatının 1862'de 10 cente düşmesine yol açmıştı (Cerid, 1965:11 ve Durand, 1966:26). Konuyla ilgili oldukça kapsamlı bir kaynaktan, yatırımcıların petrole olan bu aşırı ilgisinin kısa bir sürede büyük fiyat dalgalanmalarına neden olduğunu öğreniyoruz: 1860 yılının Ocak ayında 20 dolara satılan bir varil petrolün fiyatı aynı yılın sonunda 2,75 dolara, ertesi yılın Aralık ayında ise 25 cente düşmüştü. Ardından, altı ay içinde yüzde bin gibi bir oranla artarak 2,25 dolara, ertesi yılın Aralık ayında ise 3,95 dolara ve 1864 yılının Aralık ayında ise 11 dolara kadar çıkmıştı. Ama hemen ertesi yıl tekrar inişe geçen fiyatlar, önce 6,50 dolara, bir yıl sonra ise 2,50 dolara düştü. Fiyat dalgalanmaları ekonomiyi büyük oranda etkilerken, tek tek bireylerin büyük kârlar elde etme tutkusu üretimin "aşırı artışı"nın sürmesine yol açıyordu.[1]

---

1 Ise, 1926:21. Petrolün ilk çağlarda kullanımı için aynı kitabın birinci bölümüne ve petrol sanayiinin ABD'deki ilk dönemiyle ilgili olarak da ikinci, üçüncü ve dördün-

Petrol, ticari amaçla üretilmeye başlandığı günden beri iktisadi-politik koşulların belirlenmesinde önemli bir rol oynamıştı:

> Başından beri petrol büyük ölçekli bir sanayi idi. Bunun nedeni, petrolün bulunması ve çıkarılması için büyük sermayenin gerekli olmasının yanı sıra, taşınması, rafinesi ve pazarlanmasının büyük ölçekli kapitalist girişimler gerektirmesiydi. Zaten petrol sanayiinin ilk tekelci kontrolünü sağlayan da rafineri işiyle uğraşanlar arasından çıkmıştı: D. Rockefeller (Arnot, 1924:16).

Petrol sanayiinde tekelleşme süreci, üretimden dağıtıma doğru değil, tersine, rafineri ve dağıtım alanındaki tekelleşmeden üretimdeki tekelleşmeye doğru olmuştur. Bu işe rafinerici olarak başlayan Rockefeller, petrol rafinerisi ve taşıma işinin kontrolünü ele geçirenin, aynı zamanda üretim ve tüketimin de kontrolünü elde edeceğini; arz-talep ilişkisinden bağımsız olarak, piyasada tekel fiyatını belirleyebileceğini görmüştü (*age.*: 91-93).

Petrolün bir sanayi dalı olarak gelişimini izlemek, kapitalizmin "doğası gereği" tekelci niteliğini veya -Leninci deyişle- "emperyalizme geçişin dinamikleri"ni anlamak için önemli ipuçları elde etmemize yardım edecektir: Petrol sanayii bir yandan geliştiği ülke ekonomisinde tekelleşmeyi hızlandırırken, bir yandan da uluslararası düzeyde hükümetlerin bu alandaki rekabete bizzat katılmalarına ve dünyanın paylaşılmasında kendi ülkelerinin şirketlerinin sürekli ve dolaysız koruyucusu konumuna gelmelerine yol açıyordu. Bu arada, özellikle ilk yıllardaki fiyat istikrarsızlığı ve pazardaki karışıklıklar, daha başından itibaren, petrol şirketlerini, birbirleriyle birleşmeye itti veya pazara hâkim olmak amacıyla -geçici bir süre için de olsa- bir araya gelme arayışlarına neden oldu. Nitekim, Lenin'in meşhur *Emperyalizm* kitabında, petrol sanayii ve özellikle ABD'deki Standard Oil olayı, "kapitalizmin emperyalizme geçiş süreci" için önemli bir örnek olarak aktarılmaktadır.[2] İlk olarak ABD'de başlayan bu süreç, daha sonraki yıllarda uluslararası petrol mücadelesinde de devam etmiş ve nihai çözüm olarak, "çokuluslu şirketler" kendilerini kabul ettirmişlerdir.

Yukarıda sözü edilen kitabının "Giriş" bölümünde, amacının "petrol sanayiinin, sermayesi ve kullanılan emek gücü ile bir emperyalist tekel örneği olduğunu göstermek" olduğunu belirten Arnot, bu konuda şunları söylüyor: Petrol sanayii "... emperyalist kapitalizmin bir parçası olan ve emperyalist kapitalizmin işlerinin yürümesinde temel unsur olan tröstleş-

---

cü bölümlerine bakılabilir. Aynı konuda ayrıca bkz. Nash, 1968:3-22. Petrol sanayiindeki tekelci gelişmenin, eleştirel bir analizi için bkz. Arnot, 1924: çeş.yer.

2 Lenin, 1979:32-33. Aynı yazar, kitabının beşinci bölümünü ayırdığı "Dünyanın Kapitalist Gruplar Arasında Paylaşımı"nı anlatırken de petrol sanayiindeki gelişmeleri örnek vermektedir.

miş bir sanayidir. (...) Mevcut sermaye, nerede petrol varsa oraya yöneliyor. Böylece yatırımcılar arasında, bir tekel grubu ile diğer tekel grubu arasında, bu petrol alanı için savaşım başlıyor. Bu emperyalist tekeller, yardım için hükümetlerine başvuruyorlar ve hükümetler bu savaşımda aktif olarak yer alıyorlar. Bazen 'diplomasi savaşı', bazen de silahlı güç gösterisi söz konusu olmaktadır" (Arnot, 1924:7-8). Bizim çalışmamızın konusu olan, Chester Projesi'nin tarihi de tamamen yukarıdaki sözlerin ispatı niteliğindedir.

1860-1890 yılları arasında, rekabetçi kapitalizm koşullarında petrol için mücadele sürdü ama, bu dönem aynı zamanda tekelleşme ve uluslararasılaşma sürecine geçişin de başlangıcı oldu. 1859'da ticari üretime elverişli bir derinlikte petrol bulunmasından sonra, 1860'ta ilk rafineri şirketi kurulmuş, 1861'de ilk olarak Amerika'dan Londra'ya petrol ulaştırılmıştı. 1869'da bir petrol tankeri Atlantik'i geçerek, Avrupa'ya düzenli petrol taşımacılığını başlattı. 1880'lerin başında petrol, ABD'nin ihraç malları arasında pamuktan sonra ikinci sıraya yükselmişti (Chester, 1983:3).

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başındaki gelişmeler, birçok araştırmacı tarafından Rockefeller'in kişiliğinde ve arkadaşlarıyla 1870'te kurduğu Standard Oil tröstünün hikâyesi örnek verilerek incelenmiştir. Bunun nedeni -Nash'ın deyişiyle- "1890'da petrol sanayiinin, Standard Oil'in sembolize ettiği tekelci bir yapıya sahip olması" idi. Nitekim "... petrol ürünlerinin pazarının hızla büyümesine, 1890 ile 1897 arasında Amerika'da Texas, Oklahoma ve California'da yeni petrol bulunması da eklenince petrol sanayii önemli değişiklikler geçirdi. Yeni yüzyılda Amerika'da doğan endüstri kompleksinin temelini petrol sanayii oluşturdu. (...) Standard, 1890'lı yıllarda bu alanda en büyük şirketti ama, yeni önemli rakipler yüzünden pazardaki hâkimiyeti sarsılmaktaydı" (Nash, 1968:1, 4-5). Örneğin 1902'de kurulan "Texas Oil Company" (Texaco), bir süre sonra, o zamana kadar petrol ihracatında en büyük şirket konumundaki Standard Oil'e rakip olmuştu. 1904'te petrol ithalatına başlayan Texaco, 1914'e gelindiğinde beş kıtaya satış yapar hale gelmişti (Chester, 1983:4). Petrol sanayiindeki aşırı tekelleşmenin sonucu olarak 1911'de Amerikan Yüksek Mahkemesi tarafından "tekelleşme ve bu yolla diğerlerini ticari haklarından mahrum" bırakma gerekçesiyle Standard Oil'i birbirleriyle hiçbir hukuki bağlantısı olmayan 33 ayrı şirkete ayırdı (Altığ, 1983:28). Kalanların en büyükleri Standard Oil of New Jersey'di.[3] Bu zamana kadar ABD'deki rafinaj sisteminin yüzde seksenini ve boru hattı üzerinden taşı-

---

3 Chester, 1983:4. Bu şirket daha sonra Ortadoğu petrollerinin paylaşımı için verilen savaşta önemli bir rol oynayacaktı.

macılığın yüzde doksanını kontrol etmekte olan Standard Oil (Durand, 1966:27), denizaşırı ülkelerde petrol arama çalışmalarını da başlatan şirketti aynı zamanda (Chester, 1983:4).

DÜNYADA TİCARİ AMAÇLI PETROL ÜRETİMİ

ABD'de petrol sanayiinde yaşanan rekabet süreci, kendisini dünya petrollerinin paylaşımında da gösterdi. "Uluslararası petrol sanayiinin tarihsel gelişimi içinde, Standard Oil ile önem kazanan Amerikan petrolüne ilk rekabet Rus petrolünden gelmiştir" (Altuğ, 1983:28). Rusya'da önemli petrol yatakları bulunduğu yönünde tahminler 19. yüzyılın ortalarından beri mevcuttu. İlk olarak 1873'te petrol üretimine başlayan Rusya, petrol sanayiini oluşturmaya başladığında, Standard Oil piyasada büyük bir tekel güç olma sürecini tamamlamıştı. 1888'den itibaren Standard Oil, Uzakdoğu'da, Avrupa'da (İngiltere, Hollanda, Belçika ve İtalya) ve Kanada'da pazarlama ağını örmüştü (Chester, 1983:4). Ancak Rusya'daki petrol alanlarının Amerika'dakilerden çok daha geniş ve verimli olması nedeniyle, 1885'e gelindiğinde ABD'de üretilen petrolün üçte ikisi kadar daha fazla petrol üreten Rusya, Amerikan petrolünü, Avrupa pazarlarına giremez hale getirmiştir. "... Rus petrolü, coğrafi konumunun sağladığı avantajla, Güney Avrupa pazarlarının hemen hemen tamamını, Kuzey Avrupa pazarlarının üçte birini Standard Oil'in elinden almıştır. Standard Oil, daha fazla pazar kaybını ancak, fiyatları düşürmek suretiyle önleyebilmiştir" (Altuğ, 1983:28-29). 1897'ye gelindiğinde ise dünya petrolünün % 45,3'ünü ve rafine gazyağının % 23.3'ünü Rusya üretmektedir (Chester, 1983:4). Rusya'daki bu zengin petrol yataklarından çıkan petrolü, özellikle Uzakdoğu'da, Standard Oil ile büyük bir rekabet içerisinde pazarlayan Marcus Samuel-Rockefeller gibi petrol taşımacılığının anahtar rolünü fark etmiş bir işadamı olarak- 1897'de kurduğu Shell Transport and Trading Company ile dünya petrolünün paylaşılmasında ikinci önemli gücün çekirdeğini oluşturmuş oldu.

Bu alanda önemli rol oynayan bir başka güç ise 1883'te kurulmuş bir Hollanda şirketi olan Royal Dutch idi. Bu şirket "1900'de Henri Deterding başa geçtiği zaman, henüz 40.000 tonluk üretim yapıyordu. Bu, dünya toplamının % 2'si idi."[4] Daha sonra, Avrupa pazarlarına açılarak önem-

---

4 Durand, 1966:28. Diğer kaynaklarda Durand'dan farklı olarak, Royal Dutch'ın kuruluş yılı 1890 olarak ve kurucusu B. A. Kesler'in ölümünden sonra, Henri Deterding'in başa geçtiği yıl ise 1901 (Müdür) ve 1902 (Genel Müdür) olarak gösterilmektedir. Bkz. Arnot, 1924:32; Zischka, 1939:42; Hoffmann, 1927:31 ve Altuğ, 1927:30, dipnot 27.

li bir güç haline gelen Royal Dutch, Standard Oil ile aralarındaki büyük rekabetten dolayı Shell ile birleşerek, Asiatic Petroleum Company Limited adlı şirketi kurdu. Bu birleşme, aynı zamanda -daha sonra petrol sanayiinin önemli özelliği olacak olan- "çokuluslu"laşma sürecini de başlattı. Bu birleşme ile sermayesini beş kat arttıran şirket önemli avantajlar elde ederken (Arnot, 1924:32; Zischka, 1939:42-47 ve Hoffmann, 1927:31), Standard Oil bu olaya, "fiyat savaşı" ile cevap vermiştir. "Bu arada Standard Oil'in başlattığı fiyat savaşına ayak uyduramayan ve bir süre sonra Orta Avrupa'daki pazarlarını kaybeden Shell, ayakta kalması imkânsız denecek kadar güçsüz bir hale gelmiştir. Bu durumdan yararlanan Royal Dutch, Shell'i şirketlerinin tamamı itibariyle birleşmeye zorlamış ve bunu da -hatta eşit olmayan hisselerle- kabul ettirmeyi başarmıştır. 1907 yılında oluşturulan bu ortaklıkla, Standard Oil'in yanı sıra bir başka büyük petrol şirketinin, Royal Dutch/Shell Oil'in kuruluşu da fiilen gerçekleşmiştir" (Altuğ, 1983:32. Ayrıca bkz. Zischka, 1939:42-47 ve Hofmann, 1927:31-32).

Bu arada, kişisel girişimleri sonucunda, 1901'de İran Şahı'ndan aldığı kapsamlı bir imtiyaz ile, ülkenin hemen hemen tüm yeraltı kaynaklarını çıkarma ve işleme hakkını elde eden William Knox D'Archy'nin, 1908'de Mescid-i Süleymaniye'de bulduğu ilk petrol kaynağının ardından (ilk ticari üretim 1912 yılında başlayacaktı -Issawi, 1962:9) kurduğu Anglo-Persian Oil Company de dünyanın sayılı petrol şirketleri arasına girdi (Hoffmann, 1927:34-35). Aşağıda, İran'daki girişimlerinin tarihçesini kısaca aktaracağımız bu şirket, kısa bir süre sonra "ilgi alanını" genişletti ve İngiliz hükümetinin -önce aktif desteği ve daha sonra da "pay ortağı" olarak şirketin girişimlerine aktif katılımı- sayesinde (Altuğ, 1983:34-35) dünyanın üçüncü büyük petrol şirketi haline geldi (Durand, 1966:28).

Tablonun tamamlanması için, uluslararası petrol ticareti ile uğraşan ve paylaşımda büyük pay sahibi olan iki Amerikan şirketi Gulf ve Texas'ın adını ve son olarak da, Standard'ın dağılmasından sonra, ayrı faaliyet yürüterek yine dünyanın büyükleri olarak kalmayı başaran, Standard Oil of New Jersey, Standard Oil of New York ve Standard Oil of California'nın adlarını anmamız gerekiyor.

Üretim ve dağıtımı bu büyük şirketlerin kontrolünde olan ve gün geçtikçe sanayide ve günlük yaşamda daha çok kullanılan petrol -özellikle 20. yüzyılın başında seri otomobil üretiminin başlamasıyla- en önemli enerji kaynağı haline geldi. Büyük bir hızla gelişmekte olan sanayide kömür yerine petrolle çalışan motorların her gün daha çok kullanılması ve genelde ulaşım ve sanayide kullanılan araçların günlük yaşama girip kullanımının yaygınlaşması da petrole olan talebi arttırmaktaydı (Issawi, 1962:3-4). Bu arada, hızla gelişen ve birbirlerinin nüfuz alanlarına ve sö-

mürgelerine göz diken emperyalist ülkeler, ordularını güçlendirmek istedikçe petrolün "hayati" önemini de daha iyi anlıyorlardı. Bunun sonucu olarak, hükümetler petrol ihtiyacına "ulusal sorun" gözüyle bakıyorlar ve petrol alanlarının şirketler arasında paylaşılması mücadelesine bizzat katılıyorlardı.

Yukarıda sözünü ettiğimiz, Arnot'un 1924'te yayımlanan kitabında söylediği gibi, petrol şirketlerinin gelişmesi, genelde kapitalist gelişmeyi izlemek için çok uygun bir örnektir: Tröstlerin gelişmesi, banka sermayesinin tröstlerle bütünleşmesi, sermaye ihracının ön plana çıkması, şirketlerin uluslararasılaşması, dünyanın sömürge alanlarına bölünüp yeni "güvenli" pazarlar yaratma çabası (Arnot, 1924:83).

Bu tekelci şirketler -büyük oranda bağlı oldukları hükümetlerin de desteğinde- dünyanın yeraltı kaynaklarını paylaşırken, en keskin mücadeleye Orta Amerika (özellikle Venezüella) ile Ortadoğu (özellikle Mezopotamya) sahne olacaktı. Bunlardan ikinci bölge için verilen mücadele bu çalışmamızın konusunu oluşturuyor. Çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde Mezopotamya petrolleri için verilen mücadelenin tarihini detaylı olarak anlatacağız, bu bölümü ise, tablonun tamamlanması için, Ortadoğu'nun Mezopotamya dışındaki bölgelerindeki petrol için verilen savaşımı çok kısa bir şekilde özetleyerek bitirmek istiyorum.

MEZOPOTAMYA DIŞINDAKİ ORTADOĞU PETROLLERİ

Ortadoğu'da petrol savaşı, ilk petrol kuyuları açılmadan çok daha önce başlamıştı. Petrolün bölgede tarih boyunca hep kullanıldığı bilindiği için, Avrupalı müteşebbisler, jeologlar ve coğrafyacılar bölgedeki yeraltı kaynaklarıyla ve özellikle petrolle çok ilgiliydi. Bunların hazırladıkları "bölgenin zengin petrol yataklarına sahip olduğu" yönündeki raporlar, büyük şirketlerin ve hükümetlerin ilgisini de bölgeye yöneltiyordu. Nitekim "... mali sermaye, yalnızca şimdiye kadar bilinen hammadde kaynaklarıyla değil, fakat muhtemel kaynaklarla da ilgilenir. Çünkü, bugünkü teknik gelişme son derece hızlıdır ve bugün verimsiz olan toprak, yeni yöntemler uygulanırsa (...) ve büyük miktarlarda sermaye yatırılırsa yarı verimli hale gelebilir. Aynı şey zengin maden yataklarının araştırılması, hammaddelerin işlenmesi ve kullanılmasında yeni yöntemlerin uygulanması vb için de geçerlidir" (Lenin, 1979:108-109).

Ortadoğu'da önemli petrol yatakları olduğunu düşünen Avrupalı girişimciler, bölge devletlerinin yönetimleriyle "iyi" ilişkiler kurarak, önemi bölgedeki yöneticilerce henüz anlaşılamamış bu kaynakları çıkarma ve işleme hakkını bir "imtiyaz"la elde etmeye çalışıyorlardı. (Bu imtiyaz sistemini, bölgedeki kısa tarihçesini ve bu imtiyazların, Avrupamerkezci-mo-

dern standardizasyonun bu dönemdeki rolüyle ilgili düşüncelerimizi birinci bölümün sonunda anlatmıştık).

Petrol alanında Ortadoğu'da ilk imtiyaz sahibi, -İran şahı Nasreddin'den 25 Temmuz 1872'de aldığı imtiyazla- İngiliz Baron Julius de Reuter olmuştur. İran'ın, altın ve gümüş dışındaki tüm yeraltı kaynaklarını işletme hakkını içeren bir imtiyaz anlaşmasıyla, de Reuter'e 70 yıl için demiryolu ve şehirlerin tramvay şebekesi yapımı işi verilmekteydi (Shwadran, 1959:14). Bu imtiyaz bir yıl sonra, Rusya'nın anlaşmaya itirazı ve Şah üzerindeki baskısı nedeniyle iptal edildi. İngiliz hükümeti, bu iptali tanımadı ve Rusya ile giriştiği diplomatik mücadele sonucunda, 1889'da aynı gruba 60 yıllık yeni bir imtiyaz verilmesini sağladı. Bu imtiyaz anlaşmasına göre, de Reuter bir banka açacak ve İran'daki petrol kaynaklarının çoğunu işletme hakkını elde edecekti. İran devleti net kârdan % 16 pay alacaktı. Nitekim 1890'da Imperial Bank of Persia ve ayrıcalığı kullanmak için, bu bankaya bağlı olarak Persian Bank Mining Corporation adlı bir şirket kuruldu. Daha sonraki yıllarda bu şirket petrol arama çalışmalarından bir sonuç alamayınca, 1899'da İran hükümeti anlaşmayı yeniden iptal etti ve şirket 1901'de dağıldı (Shwadran, 1959:13-14).

Başarısızlıkla sonuçlanan bu girişimlerden sonra, İran petrol kaynakları ile ilgili ilk önemli girişim, daha sonra tüm Ortadoğu petrol tarihinde çok önemli yer tutacak olan, İngiliz William Knox D'Arcy grubunun girişimi oldu. Cerid, 1965'te, D'Arcy'nin "Kanadalı kibar ve maceracı bir mühendis" olduğu belirtiliyor. Diğer kaynaklara göre, Avustralya'da zengin altın yatakları bularak milyoner olduktan sonra İngiltere'ye dönen D'Arcy'nin İran petrolüne ilgisi, başkalarının konuyu kendisine açması ile, bir "finansör" olarak başlar (Shwadran, 1959:15): İran'da zengin petrol yatakları olduğu inancını hiçbir zaman yitirmeyen (de Reuter'in eski yatırımcılarından) E. Coute, "İran Genel Komiseri" Kitabcı Han ile birlikte, İran'daki yatırım girişimleri için önce Fransa'da bir finansör aradı. Bundan bir sonuç alamayan bu ikili, daha sonra, dolaylı yollardan (o sırada İngiltere'de yaşayan) "altın milyoneri" D'Arcy'ye başvurdular. Konuyla çok ilgilenen D'Arcy, kendi adamlarının yanı sıra Coute ve Kitabcı Han'dan oluşan bir grubu, kendi adına imtiyaz alması için İran'a yolladı. Rusya, bu grubun girişimlerini engellemeye çalıştıysa da, İran'ın kuzeyindeki beş idari bölgenin (vilayet) yapılan imtiyaz anlaşmasının dışında tutulmasını sağlamaktan ileri gidemedi: 28 Mayıs 1901'de D'Arcy adına Alfred Maritt ve İran şahı Muzafereddin arasında imtiyaz anlaşması imzalandı. Bu anlaşma ile D'Arcy grubu 60 yıllık bir süre için (Rusya'nın nüfuz alanı olarak tanınan, İran'ın kuzeyindeki beş vilayet hariç) tüm maden kaynakları üzerinde her türlü hakka sahip oluyordu. Elinizdeki kitabın ana

konusu olan Chester İmtiyazı'na benzerliği ile dikkat çeken bu anlaşma, D'Archy grubuna, petrol çıkarma, işleme ve taşıma haklarının yanı sıra, gümrük vergilerinden muafiyet gibi kolaylıklar ve madencilikle ilgili her türlü girişimde öncelik sağlıyordu. Bunun karşılığında D'Archy grubu, hükümete % 16 kâr payı, 20.000 paund nakit para ve şirketten pay verecekti. Bu arada Bahteran bölgesindeki girişimlere yerel liderlerin karşı çıkması üzerine, onlarla ayrı bir imtiyaz anlaşması yapılmış ve bu anlaşma gereğince bir de Bakhtiari Oil Company Ltd. adlı bir şirket kurulmuştu (Shwadran, 1959:14-18).

Hükümetle yapılan anlaşmanın öngördüğü şekilde, 1903'te D'Archy, First Exploitation Company adlı bir şirket kurdu. D'Archy grubunun petrol arama çalışmaları, petrolün gerçekten büyük sermaye gerektirdiğini bir kere daha ispatlamıştı: Yapılan aramalarda sadece "yeterli miktarda üretim yapamayacak kaynaklar" bulan grup, bir süre sonra mali sıkıntı içine girdi. Bu da D'Archy grubunun diğer şirketlerle birleşme arayışlarına yol açtı. İçine düşülen bu mali sıkıntı, İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde, ayrıcalığın tamamen Amerikan veya Hollandalı petrol şirketlerinin eline geçeceği endişesine yol açmış ve bunun üzerine şirkete, mali destek bulmak için yabancı girişimcilerle görüşmesi önerilmişti. Nitekim, yine Deniz Kuvvetleri'nin önerisi üzerine, Burmalı Oil Company ile yapılan görüşmelerden sonra varılan anlaşma sonucu 1905'te Concessions Syndicate Ltd. adıyla bir şirket kuruldu. Direktörlüğünü D'Archy'nin yaptığı bu yeni şirketin, Burmah Oil Company'nin verdiği mali destekle yeniden başlattığı petrol arama çalışmaları, (tam bu mali kaynaklar da tükenmek üzereyken) 1908'de Mescid-i Süleymaniye'de petrol bulunması ile başarılı bir sonuca ulaştı. Ticari amaçla üretilebilecek kadar bol miktarda petrole sahip olan bölgedeki bu ilk kuyunun açılmasından sonra, tüm bölgede petrol arama çalışmaları büyük bir hız kazandı. 14 Nisan 1909'da Anglo-Persian Oil Company adlı bir şirket kuran bu grup, böylece, yeni bir organizasyonla, İran ve genelde Ortadoğu petrolleri için verilen mücadelede oldukça iddialı bir konuma geliyordu. (Longrigg, 1968:14-5, 17-22 ve Shwadran, 1959:14-19)

Bu mücadelesinde en önemli desteği İngiliz hükümetinden alan yeni şirket, özellikle, o dönemde Bahriye birinci lordu olan Winston Churchill'in büyük desteğine sahipti. Hükümet ve şirketin iç içeliği, hükümetin 1914'te satın aldığı % 51'lik pay ile yasal ortaklığa dönüşecekti. Bu ortaklığın ardından, şirketin "İngilizliği" üzerinde önemle durmaya devam eden hükümet, böylece, Ortadoğu'daki petrol savaşına bizzat katılarak, olaya yeni bir boyut kazandırmaktaydı (Altuğ, 1983:33-34 ve Longrigg, 1968:17-22).

Ortadoğu'nun en zengin petrol yataklarına sahip olan Suudi Arabistan'da petrol savaşı ilk olarak Birinci Dünya Savaşı yıllarında başladı. 1880'lerden beri İngilizlerin korumasında olan Bahreyn'de ise, 1910'larda İngilizler, bölgedeki yerel güçlerden, kendileri dışında "kimsenin petrol arama çalışması yapamayacağı" yönünde söz almışlardı (Shwadran, 1959:286, 370-371). Kuveyt'te önemli miktarda petrol bulunduğu, yine İngilizler tarafından 1914 yılında anlaşıldı. Bundan sonra İngilizler ısrarla bu bölgeyi uluslararası paylaşım pazarlıklarının dışında tutmaya çalıştı ve bunda başarılı oldu (*age.*:384-385 ve Longrigg, 1968:100, 110). Filistin'de ise, petrol için mücadele, Dünya Savaşı'ndan hemen önce başladı: Üç Türkün, hükümetten almış oldukları "Filistin'de petrol arama yetki belgesi"ni Standard Oil of New York'a satması ile, Amerikalılar da Ortadoğu'daki petrol mücadalesine aktif olarak katılacak ve daha sonra kendileri de Osmanlı hükümetinden bölgede petrol arama yetki belgesi alarak konumlarını iyice sağlamlaştıracaklardı. Dünya Savaşı sırasında Filistin İngilizlerin eline geçince, Standard Oil, eski yetki belgelerine dayanarak çalışmalarını sürdürmek istedi ama, her seferinde İngilizlerin engellemeleriyle karşılaştı. Bunun üzerine şirketin Amerikan hükümetine başvurusu sonucu, petrol görüşmeleri bizzat iki hükümet arasında Londra'da yürütüldü. Bu, aynı zamanda, iki hükümetin Ortadoğu petrolü için birbirleriyle mücadelelerinin de başlangıcı oldu. Nitekim bu mücadelenin akıbetini belirleyen şey, -aynı zamanda Chester Projesi'nin kaderini de belirleyen- bölgedeki "yeni düzenlemeler" oldu. Bu düzenlemeler kitabın ikinci kısmının konusunu oluşturuyor.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİNİN BAŞLANGICI VE AMERİKALI MİSYONERLERİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ ÇALIŞMALARI

ABD'nin Osmanlı İmparatorluğu'yla ilişkilerinin başlangıç tarihi olarak, genellikle iki ülke arasında 1830'da yapılan ticaret anlaşması alınır. Oysa daha 1790'lı yıllarda ABD'de, Osmanlı İmparatorluğu'ndan ithal edilen yiyecek maddeleri tüketilmekteyken, Amerikan tütünü ve romu da Osmanlı İmparatorluğu'nda tanınmaktaydı: Amerika'nın bağımsızlığını ilan etmesinden önce Akdeniz'deki limanlarla İngiliz limanları arasında taşımacılık yapan Amerikan gemileri, ilk olarak 1676'da İskenderun'a uğramış ve ardından ertesi yüzyıl boyunca Türkiye'den (özellikle İzmir bölgesinden) ithal edilen kurutulmuş meyveler (özellikle kuşüzümü, incir ve kuru üzüm) Amerikan kolonilerinde tüketilmeye başlanmıştı. Hatta 1875'te Boston'daki bir işletme İzmir'den getirtilmiş kuru üzümlerin yüksek kalitesiyle ilgili bir reklam yayınlamaktaydı. ABD'nin 1783'te bağımsızlığını ilanından sonra, ilk olarak 1786'da Amerikan bayraklı bir gemi Çanakkale Boğazı'nı geçmiş ve İstanbul'da dostça karşılanmıştı (Reed, 1983:357-359).

Bir ABD gemisinin ilk olarak İzmir'e geldiği 1797'den (bir ABD konsolosunun buraya atandığı) 1802'ye kadarki sürede İzmir limanına gelen Amerikalı denizcilerden, bir sorun nedeniyle İngilizlere başvurdukları bilinenlerin sayısı 27 idi. "Kapitülasyon hükümlerine göre İzmir'deki İngiliz konsolosu Türkiye ile anlaşması olmayan devletleri koruma hakkına sahip olduğundan Amerika['nın bölgedeki deniz ticareti] Levant kumpanyasının tekeli altına girdi. Bu kumpanya Amerika'nın ticaretinin kârına da

ortak oluyordu" (Erol, t.y.:10). Bu arada İstanbul'a uğrayan gemilerden, ziyareti hakkında en fazla bilgiye sahip olunan Amerikan gemisi, William Bainbridge'in kaptanlığını yaptığı *George Washington*, 1800'de İstanbul'da büyük bir ilgi görmüştü.

1800'e kadar Amerikan Hazine Bakanlığı kayıtlarında adı geçmeyen Türkiye'ye, bu yıldan itibaren "Çin ve Doğu Hindistan" ana başlığı altında yer verilmiş, 1803'ten itibaren ise "Türkiye, Levant ve Mısır" başlığı altında, bölge için ayrı kayıtlara başlanmıştı. 1802'de İzmir konsolosluğuna atanan ilk Amerikalı diplomat William Stewart -önce resmi ilişkiyi sağlamak için İstanbul'a uğradıktan sonra- 1803 yılının baharında İzmir'e varmış, bu tarihten sonra ABD ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ilişkiler hızla gelişmişti (Reed, 1983:360-9). 1811-1820 yılları arasında (1812 yılı hariç) İzmir limanına yılda ortalama 13 Amerikan ticari gemisi demir atmıştı (Howard, 1974:41-42). İki ülke arasındaki ilişkilerin artmasında, 1811'den itibaren İzmir'e yerleşip (bir Rum veya Ermeni ile evlenerek) ticarete başlayan ve 1824'ten itibaren ABD konsolosu olan David W. Offley'in payı çok büyük oldu. Bu tarihten sonra yoğunlaştırılan resmi ilişki kurma çabalarının ürünü olarak 1830'da iki ülke arasında "Seyr-i Sefain ve İcra-yı Ticarete Dair" bir anlaşma (muahede-i hümâyun) imzalanacaktı (Gordon, 1932:41-42; Reed, 1983:370-371. Anlaşmanın İngilizce ve Türkçe metinleri için bkz. Vahapoğlu, 1991:1-6).

1820'li yıllar boyunca gelişen iki ülke arasındaki ticari ilişkiler nedeniyle, ABD'deki sermaye çevrelerinde genelde Osmanlı İmparatorluğu ile iyi ilişkiler kurma niyeti hâkimken, Amerikalı politikacılar ve misyonerler aynı dönemde sürmekte olan Yunan bağımsızlık savaşını destekleme eğilimindeydiler. Bu nedenledir ki ABD hükümetinin Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkileri için bir Amerikalı şunları söylemektedir: "Duyarlılığımızı bastırmamız ve insanlığımızı unutmamız için, o adi, incir ve afyon faturaları önümüze konuyordu" (Grabill, 1971:36). Nitekim ABD'nin bu dönemde bölgedeki ticaretinde en önemli ürünlerden biri de afyondu. İzmir'in hinterlandında yetiştirilen afyon hemen hemen sadece Amerikalı tüccarlar tarafından satın alınırken, bunların büyük bir kısmı -Osmanlı tüccarlarının sandığı gibi Amerika'ya değil- doğrudan Çin'e götürülüp orada pazarlanıyordu. Afyonun yanı sıra, en çok ithal edilen ürünlerin arasında yün, fındık, deri, meyve ve gümüş vardı. ABD'den bölgeye ihraç edilen ürünlerin başında ise Havana purosu, tütün, barut ve rom geliyordu (Reed, 1983:371-2).

Özel girişimcilerin bölgeye ilgisi giderek artarken, aslında Amerikan hükümetinin genel politikası kendi kıtası dışındaki olaylara bulaşmayıp, öncelikle kendi kıtasındaki toprakların paylaşımından diğer güçleri uzak tutmak yönündeydi. "Monroe Doktrini" ile ilan edilmiş olan bu politika, adını Baş-

kan James Monroe'nun, ülkesinin dış politikasına yön verecek olan ilkeleri belirlemek amacıyla 2 Aralık 1823'te Kongre'ye sunduğu programdan alıyordu. 20. yüzyılın başındaki Chester Projesi hariç, ABD'nin bölgedeki politikalarında bu doktrine genellikle uyuldu (Nearing ve Freeman, 1925:236-237). İki ülke arasındaki resmi ilişkilerin gelişmesinde Osmanlı Devleti genellikle daha istekli görünmekteydi: Avrupalı devletlerin sürekli toprak kapma tehdidi altındaki Osmanlı İmparatorluğu için ABD gibi, "hem gelişmiş, hem de coğrafi konumundan dolayı Osmanlı'dan toprak koparma niyeti taşıyamayacak bir ülke" oldukça cazipti. Gelişen ticari ilişkilerin yanı sıra, saray yönetimi için önemli bir işbirliği konusu da gemi inşasıyla ilgiliydi. Daha 18. yüzyıl sonunda İstanbul'a uğrayan ilk gemilerin ziyareti sırasında gündeme gelen bu konudaki teklifler, 1827'de Navarin'de Osmanlı donanmasının neredeyse tamamen yok edilmesi nedeniyle daha da artmıştı. Nitekim, 1830'da yapılan anlaşmaya eklenen bir "gizli madde" ile Amerika'da Osmanlı Devleti için gemi inşa edilmesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilecek gemiler için de Amerika'dan kereste alınması öngörülüyordu. Ancak, Amerikan senatosunun bu gizli maddeyi onaylamaması sonucu bu proje gerçekleşmedi.

Diğer yandan, tek tek firmaların çabalarıyla gün geçtikçe gelişen ticari ilişkiler, beraberinde birçok yeni sorunu da getirdiği için, iki ülke arasındaki ilişkilerin zamanla yeniden ele alınması gerekli oldu: 13 Şubat 1862 tarihinde yapılan "Seyr-i Sefain ve Ticarete Dair" anlaşmayla koşullar ABD lehine daha da iyileştirildi.[1] 11 Ağustos 1874'te yapılan "Suçluların İadesine Dair Anlaşma" ve "Tabiiyet Anlaşması" ile de resmi ilişkilerdeki pürüzler giderilmeye çalışıldı, ama yine de sonraki yıllarda, özellikle bazı maddelerin yorumundan kaynaklanan sorunlar zaman zaman iki ülkeyi oldukça meşgul etti. (Kocabaşoğlu, 1991; Erol, t.y.; Gordon, 1932. Anlaşmaların Türkçe metinleri için bkz. Vahapoğlu, 1991:14-18)

18. yüzyılda başlayıp, 19. yüzyılda gittikçe artan ticari ilişkilerin yanı sıra, 19. yüzyılın başında "American Board of Commissioners for Foreign Missions" (ABCFM) tarafından başlatılan misyonerlik çalışmaları, iki ülke arasındaki ilişkilerde önemli bir rol oynadı. Büyük bir hızla yayılan bu misyonerlik çalışmaları, bir süre sonra ticari ilişkileri gölgede bırakarak (Grabill, 1971:37-38) ABD'nin Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerinde en önemli unsur haline geldi. Bölgenin Avrupamerkezci-modern standardizasyonunda en önemli rollerden birini oynayan bu misyonerlik çalışmaları, temel amacı olan dini propaganda özelliğinin yanı sıra, iktisadi, sosyal ve kültürel etkileri ile de üzerinde durmamız gereken önemli bir olgudur.

---

1 Anlaşmanın orijinal Türkçe metni için bkz. Vahapoğlu, 1991:7-13.

MİSYONERLİK ÇALIŞMALARI

Misyonerlik çalışmaları, başından beri, genelde Avrupa'nın yayılmacılığında ve sömürgecilik tarihinde çok önemli bir rol oynamıştır. Batı, sömürgeleştirme sürecinde bu çalışmalardan çok yararlanmıştır. Ancak yine de misyonerlik çalışmalarının çıkış noktasının "sömürgeleştirme" olduğunu söylemek yanlış olur. Özellikle ticari kapitalizmin ilk dönemlerinde Güney ve Kuzey Amerika'nın sömürgeleştirilmesi sürecinde, yerli halkı Hıristiyanlaştırma çabaları, askeri ve ekonomik sömürgecilikle paralel olarak ve içiçe yürümüştür. Gerçi bazen, merkez ülkelerde yaşanan Avrupamerkezci-modern standardizasyona tepki olarak ve "gerçek" Hıristiyanlığı yaşamak ve yaşatmak amacıyla çevre ülkelere göç edip oralarda misyonerlik yapan keşişlere de rastlamak mümkün olsa da, Hıristiyanlığın yayılmasında asıl etkili olan, devlet destekli kiliselerin, organize misyonerlik çalışmaları oldu. Bağlı oldukları ülkelerin kilisesi tarafından desteklendiklerinden, doğal olarak bu ülkelerin çıkarları doğrultusunda çalışan misyonerlerin amacı, ilk aşamada, gittikleri ülkeleri kendi ülkelerine bağlamak değildi elbette. İlk aşamadaki amaç o ülkelerin halklarını "Hıristiyanlaştırmak" olmuştur.[2] Sonuç olarak, "Hıristiyanlaştırma" politikaları ile "sömürgeleştirme" iki ayrı olgu olmakla birlikte, bu dönemde sürekli birbirlerini desteklemiş, birbirlerine hizmet etmiş ve hatta çoğu zaman iç içe geçmişlerdir: "... misyonerlik hareketi, Avrupa uygarlığının yayılmasına ve modern emperyalizmin gelişmesine yakından bağlı olagelmiştir" (Barnes, 1930:25). Nitekim, 19. yüzyıl boyunca, oldukça merkezi bir organizasyonla ve kapitalizmle iç içe olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda çalışan misyonerler de, her fırsatta Batı kültürünün yüceliğini ve gelişmişliğini yöre halkına anlatmaya çalıştılar.

Klasik sömürgecilik sürecinde önemli bir rol oynayan misyonerlik çalışmaları, 19. yüzyılın başından itibaren daha organize ve ticari-politik çevrelerle bütünleşmiş olarak sürdürülmüştür. Misyonerler 19. yüzyıl boyunca, bir taraftan, daha önce nüfuz edilememiş, kendi ülkelerinde olduğu gibi organize bir dinin ve merkezi bir devletin veya devlet-benzeri örgütlenmelerin mevcut olmadığı topraklara yayıldılar. Diğer yandan da, oldukça planlı ve organize bir şekilde, İran, Çin ve Osmanlı İmparatorluğu gibi, "yarı-sömürgeleşme" süreci yaşayan, "bağımsız", çokuluslu, tarihi imparatorluklara da girmeye başladılar. Bu imparatorlukların önemli bir ortak özelliği de, buralarda, (misyonerlerin geldikleri merkez ülkelerde olduğu

---

2 Misyonerlik çalışmalarının, "kültürel emperyalist" bir nitelik taşımadığı yönündeki bir yaklaşım için bkz. Stockhouse, 1978: çeş. yer., özellikle s. 565. Aynı konuda karşıt bir görüş için bkz. Earle, 1924.

gibi) organize ve merkezi dinlerin hâkim olmasıydı. Amerika ve Afrika'da politik-iktisadi ilişkilerden önce başlayan misyonerlik çalışmaları, Batı'yı bölgenin "zenginlikleri"nden haberdar etme işlevine sahipken, sömürgeleştirme sürecinde, sömürgeci devletin en önemli dayanağı ve dolaysız aracı olmuştu. Modern öncesi dönemde Avrupa'yla görece daha yakın ilişkiler içindeki Osmanlı İmparatorluğu'nda ise bu iki olgu zamansal olarak da birbirine paralel gelişti. Sömürge ülkelerde tüm halkın, tek merkezi-organize din olarak sunulan Hıristiyanlığa bağlanması gibi bir amaç güdülürken, Osmanlı İmparatorluğu'nda bunun olanaksızlığı başından kabul edilmiş, (ilk başlarda Müslümanların da Hıristiyanlaştırılması için bazı çabalar söz konusu olmuşsa da, gelen büyük tepkiler nedeniyle) sonuçta asıl hedef kitleyi, Rum, Ermeni ve Süryaniler gibi, bölgedeki Hıristiyan azınlıklar oluşturmuştur. Bu bağlamda, bu bölgedeki çalışmaların amacı (başlangıcından kısa bir süre sonra) Hıristiyanlaştırmak değil, yerli kadim kiliseleri "dönüştürmek" olmuştur. Dönülecek olan inancı (mezhebi) ise doğal olarak misyonerler belirlemişlerdir. Bu nedenle bölgede çalışan misyonerler arasında (bölgedeki kadim Hıristiyanları modernleştirme bağlamında) genelde işbirliği yapma tavrı hâkim olmakla birlikte, farklı mezhepler için propaganda yapmaktan kaynaklanan bir rekabet de söz konusudur.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yerli Hıristiyanlar arasında yapılan misyonerlik çalışmaları, zamanla bunlar arasında ulusal bilincin oluşmasında (ulusun inşasında) ve ulusçu anlayışın yayılmasında da etkili oldu. Böylece bölgenin Avrupamerkezci modern standardizasyonunun önemli bir boyutu tamamlanıyor, iki yönlü bir standardizasyon süreci birbiriyle iç içe geçiyordu: çevrenin "kendi içinde" aynılaşması (iç standardizasyon) ve çevrenin bir bütün olarak Batı ile bütünleşmesi, yani standardize edilmesi.

Klasik sömürgeciliğin hâkim olduğu dönemde dünyanın paylaşımına katılamayan, ancak sanayi kapitalizmi döneminde birer "emperyalist" devlet olarak uluslararası arenaya çıkan ABD ve Almanya, kolonyalistlikten çok, "yarı-sömürge" ilişkilere dayanarak paylaşım mücadelesine katılabilmişti. Özellikle ABD'nin yayılma sürecinde, çevre ülkelerdeki etnik azınlıklar ve "ulusçuluk" akımları çok iyi kullanıldı.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA AMERİKALI MİSYONERLERİN ÇALIŞMALARI

Osmanlı İmparatorluğu topraklarına yönelik ilk misyonerlik çalışmaları, İngilizler tarafından, London Missionary Society aracılığıyla başlatıldı. Yunan Ortodoks kilisesine bağlı olanların dini duygularının yeniden uyandırılması amacıyla, 1808'de, misyoner Johann Friedrich Wiesenger'in Malta'ya yollanmasıyla başlatılan bu çalışmalar, dini yayınlar yayımlamak

amacıyla bu adada kurulan matbaa ile birlikte tüm Ortadoğu'yu hedef almaya başladı. Nitekim Malta, Batı'nın Doğu'yu Hıristiyanlaştırma çabalarında zamanla bir "üs" konumuna geldi (Kaweru, 1958:172, 201-217; Richter, 1927:130 ve Grabill, 1971:7-9). İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda başlattıkları ilk düzenli misyonerlik çalışması ise, British East India Company adına Türkiye'de çalışan papaz Henry Martyn'in öncülüğünde, 1810'da başladı (Grabill, 1971:4). Anlaşılan daha başından itibaren, misyonerlik çalışmaları ile ticari girişimler iç içeydi.

Bölgedeki ilk misyonerlik çalışmaları İngilizler tarafından başlatılmakla birlikte, ileride bu alanda hâkimiyet Amerikan misyonerlerine geçecekti.

3 Kasım 1819 tarihinde ABCFM tarafından Boston'dan bölgeye yollanan Levi Parsons ve Pliny Fisk, Malta üzerinden İzmir'e vardıklarında (1820), ilk amaçları bölgedeki Müslümanları ve Yahudileri Hıristiyanlaştırmaktı. ABCFM tarafından, dil öğrenmeleri, bilgi toplamaları ve yerli halka İncil dağıtmaları için bölgeye yollanan bu iki misyonere, yasaları kesinlikle çiğnememeleri özellikle tembihlenmişti.

Bölgedeki bu uzun vadeli çalışmayı başlatan ABCFM, 29 Haziran 1810'da birçok kilisenin katıldığı bir toplantıyla kurulmuştu. Sadece "Congregationalist"lerin katıldığı bu ilk toplantıdan iki yıl sonra "Presbyterian" kiliseler; daha sonraki yıllarda ise "Dutch Reformed" kiliseleri de ABCFM'ye katılmışlardı. 1870'e kadar bölgedeki misyonerlik çalışmalarını birlikte yürüten ve hepsi Protestan olan bu grupların yolları bu yılda ayrılınca, yapılan anlaşma sonucu "Congregationalist"lerin denetiminde kalan "American Board" Anadolu ve Rumeli'deki çalışmaları üstlendi. "Presbyterian Board" ise Lübnan ve Suriye'de çalışmalarını sürdürecekti (Hurewitz, 1983:494; Trask, 1971:10).

ABCFM tarfından yollanan ilk misyonerler, daha önce İzmir ve Malta'da kurulmuş olan merkezlerden yararlandılar. Buralarda basılan İncilleri dağıtmak amacıyla Kudüs'e giden Parsons "Kudüs'e giden ilk Amerikalı" unvanını da almış oldu (Grabill, 1971:6). Parsons 1822'de ölünce, Fisk Malta'ya dönerek yanına üç misyoner daha aldıktan sonra, "Kudüs'te sürekli ikameti mümkün olmadığı" ve "İzmir, Yunan bağımsızlık savaşından dolayı yeterince güvenli olmadığı" için ilk misyonerlik merkezini, 1825'te Beyrut'ta kurdu. Burada, her an için İngiliz deniz gücünün koruması söz konusuydu.

Bu ilk misyonerler, (Müslümanlar, Hıristiyan olduklarında, yani "döndüklerinde", ölümle cezalandırılmaları nedeniyle) sadece Yahudiler arasında başlattıkları Hıristiyanlaştırma çalışmalarını, daha sonra keşfettikleri "eski" kiliselerin hâkim olduğu Hıristiyan azınlıklar arasında yoğunlaştırdılar. 1828'de İzmir'de açılmış olan merkez ("station") ve İstanbul'da açılan konsolosluk nedeniyle çalışmalarda yeni bir dönem başlamıştı. Bu

çalışmalar, ABCFM adına 1830'da Eli Smith ve Harrison Gary Otis Dwight'ın bölgeye yaptıkları gezinin ardından büyük bir hız kazandı. Bu tarihten sonra çalışmalar büyük bir hızla özellikle Ermeniler ve Rumlar arasında yayıldı: 1848'de Antep'te, 1852'de Harput'ta, 1859'da ise Tarsus'ta misyonerlik merkezleri açıldı (CH, 1924-2:802-810).

Misyonerlerin çalışmalarında önemli rollerden birini "dini yayınlar" oynamaktaydı. Bu amaçla 1822'de Malta'da kurulan yayınevini, 1834'ten itibaren, İzmir (daha sonra İstanbul'a taşındı), Beyrut ve Urmiye'de kurulan yayınevleri izledi. 1822-1834 yılları arasında Malta'da binlerce İncil, 21 milyon kadar da dini risale yayımlandı. Beyrut ve İzmir'deki yayınevlerinde Ermenice, Türkçe ve Arapça dini yayınlara öncelik verilirken, genel olarak 10 dilde yayın yapılmaktaydı (Grabill, 1971:20).

1869'a gelindiğinde, 21 ayrı merkezde 46 misyoner çalışmaktaydı. Bu arada açılan 185 okulla, eğitim çalışmaları da bütün hızıyla sürmekteydi. Bu tarihten sonra yeni merkezler açmaktansa, bu merkezlere bağlı, alt yerel birimler oluşturan ABCFM, bölgede çalışan misyonerlerin sayısını 1909'a kadar 185'e çıkardı. 1914'te bu sayı 174'e yükselirken, 17'si merkez olmak üzere 256 çalışma birimi mevcuttu.

Misyonerlik çalışmalarının, yerli Hıristiyanlar arasında uyandırdığı (ulusçu veya dinci bağlamda) ayrılıkçılık anlayışı, zamanla Osmanlı yönetimini kaygılandırmaya başlamış ve misyonerlik çalışmalarına kuşkuyla bakılmaya başlanmıştı.[3] Nitekim, bu misyonerlik çalışmalarının, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında ortaya çıkan ulusçu hareketlerin doğuşu ve gelişmesindeki etkisi herkesçe bilinmekteydi: "Şüphesiz, doğrudur ki, misyonerlerin çalışmaları, Ermenilerin ulusçu taleplerinin gelişmesinde dolaysız olarak, önemli bir rol oynamıştı" (Grabill, 1971:224). Yani Avrupamerkezci-modern standardizasyon, bir yandan Batı kültürünü ("uygarlığını") bölge halklarına empoze etmeye çalışırken, diğer yandan da o bölgedeki halkın kendi içinde, diğer etnik gruplara karşı, aynı kültür ve dil etrafında birleşmesini sağlamaktaydı. Bu nedenle, bir yandan mevcut Hıristiyanlık-Müslümanlık ayrımı yeni bir içerikle sürerken, diğer yandan, özellikle ("tarihteki ilk Hıristiyan devleti" kurduklarına inandıkları - Akgün, 1981:14) Ermeniler arasında "ulusal bilinç" yaratma çabaları da meyvelerini vermekteydi. Bu amaç için kullanılan en önemli araç ise bölgede açılan okullar oldu. Eğitim çalışmalarına büyük ağırlık veriliyordu. Çünkü din değiştirmeyi teşvik edici çalışmalar Müslümanlarca hoş karşılanmıyordu. Bu nedenle, misyonerlerin amacına en uygun araç olarak eğitim ön plana çıkarıldı (Trask, 1971:10). 1860'lardan

---

3 Bu konuda Abdülhamid'in kuşkucu tavrıyla ilgili oldukça abartılı bir yaklaşım için bkz. Sevinç, t.y.:33.

itibaren açılan okullarda Batı'nın teknolojisi, kültürü öğretilmeye ve yaşama geçirilmeye çalışılırken (CH, 1924-2:804-808), Ermeni ve Arap milliyetçiliğinin doğması için de çaba harcandı: "1860'ların sonlarından itibaren Bâbıâli, giderek Rumlar, Ermeniler ve Bulgarlar kadar Araplar arasında da ulusçuluğu körükler görünen bu eğitim çalışmalarını yavaşlatmaya, Abdülhamid zamanında ise büsbütün durdurmaya çalıştı. Okulların sık sık kapatılması ve okul mülkünden vergi alma çalışmaları, her kez konsolosluk düzeyinde tepkiye yol açıyordu. Sık sık misyonerlere yapılan fiziksel saldırılar ve hatta bazen öldürülmeleri, mallarının tahrip edilmesi, yine aynı sonuçları doğuruyordu" (Hurewitz, 1983:224). Bu nedenle, dönem boyunca, iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin en önemli konusunu bu misyonerlik çalışmaları oluşturdu. Çünkü bu çalışmalar sonucu bölge halklarını birbirine düşüren misyonerler, çıkan olaylardan dolayı kendi yapılarında meydana gelen zararların tazminatı için sık sık Osmanlı İmparatorluğu'na başvuruyordu. Nitekim bu amaçla, 1895'te Türkiye'ye yollanan bir deniz kuvvetleri görevlisi, bu çatışmalarla ilgili şu değerlendirmeyi yapabiliyordu: "Ermenilerin katledilmesinden Türk hükümeti, yerleşik halkın Apaçiler tarafından katledilmesinden Amerikan hükümeti ne kadar sorumluysa, o kadar sorumludur!" (Gordon, 1932:233). Ermenilerle çatışma halindeki Müslüman halkın, Apaçilere benzetilmesi oldukça çarpıcı ve yanıltıcı bir benzetme doğrusu; çünkü tüm bu çatışmalar büyük oranda bizzat misyonerlerin uzun yıllar bölgede yaptıkları çalışmaların doğal sonucuydu:

> [Misyonerler] yabancı dil öğreterek, azınlıkların dini duygularını güçlendirerek ve Batılı düşünceleri ve alışkanlıkları bölgeye sokarak Türk ulusçuluğunun gelişimini engellediler. Batı'nın demokratik kuruluşlarını (yapılarını) idealize ederek otokrasiyi zayıflattılar. Misyonerlerin kendilerinin ve onların himayesindeki farklı ırklardan ve dinlerden azınlıkların diplomatik olarak korunmasından kaynaklanan uluslararası sorunlara sebep oldular. Hiçbir ülkede misyonerler, Türkiye'de olduğu kadar -farkında olmadan da olsa- emperyalizmin neferleri olarak ne kadar yararlı olduklarını ispatlayamadılar (Earle, 1966:6).

Yukarıdaki alıntıda, özellikle Kürtler olmak üzere bölgedeki Müslüman halkların "vahşi" (*sic*) Apaçilere benzetilmesine yol açan çatışmalar, bu misyonerlerin çalışmalarının dolaysız ürünüdür. Çünkü dini eğitim amacıyla başlatılan çalışmalar, Hıristiyanlığın yayılmasından çok, Avrupamerkezci-modern epistemenin yerleşmesine neden oluyordu. Nitekim, bölgeye geldikten bir süre sonra başlatılan, "Batı tipi eğitim" çalışmaları, misyonerliğin de bunun bilincinde olduğunun kanıtıydı:

> Küçük Asya insanına nüfuz edebilmenin en geçerli yolu okul olacaktı. (...) "Bizim amacımız eğitim değil, İncil'i öğretmektir" şeklinde formüle edilen

katı misyoner tutumu, olayların ve zamanın karşısında geçersiz kalmıştı. Bu gerçek resmen kabul ediliyordu. Bundan böyle, "endüstrinin isteklerine" ve "doğmakta olan yeni yaşam biçimine" uygun eğitim verilmesine özen gösterilecekti. (...) Misyoner eğitim dizgesi giderek daha laik bir nitelik taşıyordu... Oysa misyonerlerin amacı "maddeci olmayan" ya da açıkça dinsel bir eğitim vermek değil miydi? (...) "Protestan ahlakı"nın aşısı tutmuyor ama maddeci temele dayanan Amerikan idealleri genç kuşaklarda yeşeriyordu. Bu (misyonerlerce kurulmuş) yüksek okullardan mezun olanlardan pek çoğu iş hayatına atıldılar, pek azı kendini yüce amaçlara adadı. Çok azı bağlı oldukları devlette çalışmayı yeğlerken, büyük çoğunluğu başta İngiliz şirketleri olmak üzere yabancı şirketlerce istihdam edildiler. Tanrının kelamını egemen kılmak için kurulduğu savunulan bir eğitim sistemi, kısa bir sürede Batı kapitalizminin değerlerini ve bir ölçüde de bilgi ve becerisini aktaran kurumlar haline geldi (Kocabaşoğlu, 1991: 59, 130, 164, 178).

Osmanlı İmparatorluğu'nda çalışan Amerikan misyonerleri, henüz 23 Haziran 1832 tarihinde yazdıkları bir mektupta, bu konuyla ilgili olarak şunları dile getiriyorlardı:

... işe doğru uçtan başlamak için ilkokullar açmalıyız... Bir çocuğun kafasında yetişkin insanınkinden çok daha kolay iz bırakılabilir... Üstelik bunların pek çoğu okuyamıyor, hemen hemen tümü yazamıyor. ... Şimdi, iki harfi birbirinden ayıramayan bu adamlara biz Tanrı'nın Kitabı'nı versek ne olur? Genişlememize gerek yok; demek ki işe okuldan başlamalıyız... (*age*.:68, dipnot 79)

Avrupamerkezci-modern standartlaştırma sürecinin sonucu olarak ortaya çıkan ve misyonerlerin Batıcı eğitiminin de dolaysız katkıda bulunduğu bu ulusçu duygular, daha sonra tüm Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etnik grupların birbirine düşmanlaşmalarında en etkili unsur olacaktı:

Amerikan misyonerlerinden ve misyonerler okullarından Ermeniler, kendi dinlerini ve tarihsel geleneklerini yeniden yüceltmeyi öğrendiler; Batı'nın siyasi, sosyal ve iktisadi gelişme ideallerini tanıdılar (...) ve Müslüman komşularından üstün olma gibi bir duygu geliştirdiler (Trask, 1971:11).

Bölgede başlatılan misyonerlik çalışmalarının ilk on yıllarında, misyoner merkezlerinde genellikle Amerikalılar çalıştırılırken, sonraki yıllarda yerli halktan personelin sayısı giderek artmıştı (Kocabaşoğlu, 1991; Grabill, 1971). Bu da, sonraki yıllarda tüm dünyada uygulanacak olan Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemiydi: Çevreyi, çevredeki standardize olmuş elitin eliyle standardize etmek... Nitekim, misyoner raporlarında da "Türklerin Türklere, Rumların Rumlara, ya da Ermenilerin Ermenilere Hıristiyanlık propagandası yapmasının daha etkili ve inandırıcı olacağına temas edilmektedir." (Sevinç, t.y.:42)

İç standardizasyon süreci, Osmanlı İmparatorluğu'nda birkaç merkezli olmak zorundaydı. Bir bütün olarak imparatorluğun Avrupamerkezci-modern standardizasyonunu sağlayan iktisadi ve siyasi girişimlerde İstanbul (ve dolayısıyla Saray) merkez konumundaydı: İmparatorluğun iç standardizasyonunda, devletin, modern anlamda merkezi bir yapıya kavuşmasını amaçlayan bürokratik ve askeri düzenlemeler, demiryollarının da katkısı ile "birleşik iç pazar" oluşturma çabaları ve mevcut epistemenin dönüşümünden günlük yaşamdaki alışkanlıklara kadar her şeyin değiştirilmesini amaçlayan eğitim çalışmaları ile tamamlanıyordu. Tüm bu çalışmalarda çevrenin ana merkezi İstanbul'du. Tek tek gayrimüslimleri hedef alan çalışmalarda ise taşradaki misyoner örgütlenmesinin belirlediği merkezler veya Batı'ya açılan mevcut ticari merkezler "çevrenin çevresinin alt merkezleri" konumuna sahip oluyorlardı. Bu süreçte, gayrimüslim tüccarlarla geliştirilen ticari işbirliği de önemli bir rol oynuyordu. Gayrimüslimlere yönelik çalışmalarda en başarılı olan ve dolayısıyla en çok dikkat çekeni, Ermenilere yönelik eğitim çalışmalarıydı.

> Yeni, Osmanlı olmaktan oldukça uzak bir düşünce biçimi Ermeniler arasında gelişiyordu; genç Ermeniler çabucak Avrupalı entelektüel söylemi özümsediler ve inanç çağını yaşayan tebaa konumundaki azınlık bir grubun kaderciliğinden, enerjik, dünyevi pragmatik bir gerçekliğe geçtiler (Walker, 1980:126).

Eğitim çalışmalarının yanı sıra, kurdukları hastanelerde sağlık hizmetleri de sunan misyonerler, 1833'te misyoner hekim Asa Dodge'un Beyrut'a yollanmasıyla bu hizmetleri başlattılar. Onun 1835'te Kudüs'te ölümüne kadar sürdürdüğü çalışmalara, 1840'ta bölgeye yollanan Cornelius, 1843'te yollanan Azariah Smith ve daha sonraki yıllarda yollanan diğer hekimler aracılığıyla devam edildi. 1880'lerden itibaren büyük bir hız kazanan bu çalışmalarla "bellibaşlı misyoner istasyonları, doktor, klinik ve hastahane ile donatılmıştır. İlk hastaneler Antep, Talas (Kayseri), Mardin ve Van'da kurulmuştur. Daha sonra İstanbul, Merzifon, Harput ve Diyarbakır'da da birer hastane/klinik açılmıştır. (...) 20. yüzyılın başında (1909 yılında) Van, Erzurum, Mardin, Diyarbakır, Harput, Merzifon, Sivas, Talas, Adana ve Antep'te birer hastane veya dispanser faaliyette bulunuyordu" (Kocabaşoğlu, 1991:127-128).

1914'te, misyonerler, tam teşkilatlı 9 hastaneye sahipti ve bunların çoğu savaş yıllarında kapatılmak zorunda kalınacaktı. 1920'lerin ortalarında, Board (ABCFM), Antep'te 1884'te kurulan Azariah Smith Hastanesi, Adana'da 1909'da kurulan Amerikan Hastanesi ve Talas'taki hastaneden oluşan üç hastaneyi çalıştırmakta ve bu hastanelerle işbirliği halinde olan birçok dispansere de sahip bulunmaktaydı (Trask, 1971:171).

Misyonerlik çalışmalarının sonucu olarak birçok Amerikan işadamı Türkiye'ye yerleşirken, Türkiye'deki Hıristiyanların ABD'ye göçü de çok önemli boyutlara varmıştı. 19. yüzyılın son dönemlerinde başlayan bu göçler, 1890'lı yıllarda iyice hızlanmıştı: "1914'te son bulan 15 yıl içerisinde Birleşik Amerika'ya göçen" Osmanlıların sayısı 300.000'e ulaşmıştı. Bunun yüzde 85'inden çoğu Hıristiyanlardan oluşmaktaydı (Hurewitz, 1983:494. Ayrıca bkz. Gordon, 1932 ve Grabill, 1971). Bu göçler daha sonraki politik olaylarda çok önemli bir rol oynayacak ve ABD'deki Türkiyeli Hıristiyanlar arasından bir kesim, Birinci Dünya Savaşı ve onun devamı niteliğindeki Kurtuluş Savaşı yılları boyunca, Türkiye aleyhtarı propagandalarıyla Amerikan kamuoyu üzerinde çok etkili olacaktı (Avcıoğlu, 1974:286).

İKİNCİ KISIM

CHESTER İMTİYAZI'NIN ÖNTARİHİ, 1900-1922

BEŞİNCİ BÖLÜM

KIZIŞAN REKABET VE CHESTER İMTİYAZI İÇİN İLK GİRİŞİMLER, 1900-1914 (CHESTER PROJESİ İSTANBUL'DA)

Mezopotamya'daki petrol kaynakları, 20. yüzyılda Batılı güçlerin Ortadoğu'daki iktisadi-siyasi hâkimiyet savaşının odak noktasını oluşturmaktaydı. 19. yüzyılın sonlarına doğru, bölgede zengin petrol yatakları olduğuna dair raporların artmasına paralel olarak, Avrupalı güçlerin bölgeye ilgisi de artmıştı.

Ancak Mezopotamya bundan önce de özellikle İngilizlerin ilgi alanı içindeydi. Mezopotamya'nın İngiltere için önemi sadece barındırdığı doğal kaynakların zenginliğinden değil, (özellikle Hindistan yolu üzerinde önemli bir kavşak olması anlamında) jeo-politik konumundan da kaynaklanmaktaydı. Hindistan yolu üzerindeki stratejik konumundan kaynaklanan bu öneminden dolayı genelde Ortadoğu, İngiltere'nin sürekli kontrol altında tutmak istediği bir bölgeydi. 19. yüzyıl başlarında diğer sömürgeci güç Fransa'ya karşı açık üstünlüğünü ispatlayan İngiltere, bu sefer de, hızla güçlenerek genişleyen Rusya'yı karşısında bulacaktı. Rusya'nın başından beri en önemli amaçlarından biri güneyde "sıcak denizler"e inmekti. Bu nedenle Ortadoğu bu iki devletin birbirleriyle ve Fransa ile ve daha ileride hepsinin birlikte Almanya ile rekabetine sahne olacaktı. İngilizler Osmanlı İmparatorluğu içinde olan bu topraklardan Mısır'ı imparatorluktan koparmayı fiilen başarırken, Mezopotamya'da ise ulaşım yolları üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışıyordu (Kocabaş, 1985:35-36).

1900'e gelindiğinde (...) altı büyük güç vardı: hepsi de güç, güvenlik ve eko-

nomik avantajlar için rekabet eden Britanya, Fransa ve Rusya (Üçlü İtilaf) bir yanda, Avusturya-Macaristan, Almanya ve İtalya (Üçlü İttifak) diğer yanda. Kısaca, her devlet bir şey istiyordu: Avusturya Balkanlar'ı, Almanya "güneşteki yeri"ni ve "Drang nach Osten"i istiyor; Fransa Almanya'yı gemlemeye çalışıyor; Rusya Balkanlar için çekişiyor ve Boğazlara göz dikiyordu; İtalya'nın gözü Libya'daydı; Britanya, hemen hemen herkese karşı, imparatorluğunun hayat damarlarını, yabancı pazarları elinde tutmak ve güç dengesini korumak istiyordu (Khairallah, 1991:25).

ANADOLU VE MEZOPOTAMYA'DA DEMİRYOLLARI VE PETROL SAVAŞI (1900-1908)

a) Demiryolları Savaşı

Daha 1830'lu yıllarda, İngiliz ordusuna mensup Francis R. Chesney bölgede görevli olduğu sırada, "Akdeniz'in bir limanından Basra'ya bir demiryolu hattı" düşüncesi ile araştırmalara başlamıştı. 1835-1837 yılları arasında Fırat vadisinde yaptığı incelemeler sonucu, bölgedeki doğal kaynakların zenginliği konusunda ikna olan Chesney'in, İngiltere'ye dönünce, bölgede bir demiryolu yapımı konusundaki girişimleri sonucunda, 1856 yılında Sir William Andrew'un önderliğinde Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi kuruldu. Chesney, şirket tarafından bölgede bir demiryolu yapımı imtiyazı için görevli olarak İstanbul'a yollanınca, çok geçmeden bir büro açarak Saray nezdinde girişimlerde bulundu. İngiltere'nin Türkiye Büyükelçisi Sir Stratford de Redcliffe'in de desteğini kazanan Chesney, 1857'de Sultan'dan, İskenderun'dan Basra limanına kadar bir demiryolu hattının yapımı için imtiyaz koparmayı başardı. Ama yapım için gerekli sermayeyi bulma konusunda aynı başarıyı gösteremeyince "proje iptal edilmek zorunda kalacaktı."[1]

İngiltere'nin 19. yüzyıl boyunca dış politika konusundaki en önemli amacı Hindistan'ı elde tutmak için bu ülkeye giden yolları güvenlik altına almaktı. "İngiltere'den Hindistan'a giden iki yol vardı: Birincisi, Güney Afrika'dan Ümit Burnu yolu. İkincisi, Akdeniz'den Basra Körfezi ve Kızıl Deniz yolu."[2] Bu nedenle, Fransızların Süveyş kanalı inşaatı da İngilizlerin muhalefetine maruz kalmaktaydı. Ama İngilizlerin muhalefeti, kanalın 1869'da açılmasını engelleyemedi. İngilizler bunu, Fransızların doğuya

---

1 Earle, 1966:176-177. Ayrıca, Mezopotamya'da, aynı grubun, Dicle ve Fırat üzerinde Euphrates and Tigris Navigation Company adlı şirket aracılığıyla yaptığı nehir taşımacılığı ile ilgili anlaşmalara dair iki belge için bkz. Issawi, 1966:240-242, 249-250.

2 Kocabaş, 1985:84. Bu konuda ayrıca, aynı yazarın verdiği şu kaynağa bakılabilir: H. L. Hoskins, British Routes to India, New York, 1928.

daha kestirme bir deniz yolu açmış olmalarından dolayı, kendilerinin Uzakdoğu'daki hâkimiyetine karşı büyük bir tehdit olarak gördüğünden, Mezopotamya'da inşa edilecek bir demiryolu hattı ile Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlama planları daha da önem kazandı:

> 1870 yılında bir İngiliz müteşebbisi İskenderun'dan, Halep, Musul ve Bağdat üzerinden geçerek Basra'ya ulaşacak bir demiryolu yapılmasını teklif etti. (...) Böyle bir hat Hindistan ile devamlı bir bağlantı sağlayacak, "Güneye inmek isteyen barbar Kazaklar, demir rayların, elektrik tellerinin ve buhar makinelerinin gücü karşısında çaresiz kalarak Kafkasların karlı dağları arkasına sinmek zorunda kalacaklardı." Böyle bir demiryolu ayrıca, İngiltere'yi Fransızların sahibi oldukları Süveyş'e bağlı olmaktan kurtaracak, Hindistan'a yolcu, posta, eşya ve asker taşımak için, elde ikinci bir yol alternatifi bulunmasını sağlayacaktı. Bu plan, her bakımdan o kadar önemli görüldü ki, sonunda Avam Kamarası'nda, "Akdeniz, Karadeniz ve Basra körfezi arasında demiryolu ulaşımı konusunu incelemek ve bir rapor hazırlamak" üzere Sir Stafford Northcote'un başkanlığında özel bir komisyon kuruldu. Komisyon raporunda, Mezopotamya'yı boydan boya aşacak bir demiryolunun yapımının İngiliz İmparatorluğu'nun çıkarları için önemli olduğunu ve bu işin acele ele alınması gerektiğini, gerçekleştirilmesi için de on milyon sterlin tutarında bir harcama yapılacağını bildirdi. Fakat 1875 yılında Disraeli'nin bu paranın yarısını vererek Süveyş Kanalı'nda hisse satın alıp kontrolü ele geçirmesi üzerine, Hindistan'a ikinci bir yol fikri de unutuldu (Earle, 1972:191-192. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:177-178).

İngilizlerin, Süveyş kanalının kontrolünü ele geçirmesinden sonra, Mezopotamya demiryollarının, "Hindistan'a en kısa yolu güvence altına alma" işlevinin ortadan kalkması, bu demiryolu planlarının tamamen gündemden düşmesi anlamına gelmiyordu:

> Asya'daki Türkiye'de demiryolu inşa etmenin ilk itici gücü, İngilizlerin Hindistan'la hızlı kara iletişimi kurma arzusundan kaynaklandı. En kısa güzergâh Mezopotamya'dan geçer; fakat ilk önce Mısır demiryolunun ve ardından Süveyş Kanalı'nın açılması uluslararası ticaretin gereklerini karşıladı ve bir Mezopotamya hattına olan gereksinimi ortadan kaldırdı. *Ne var ki, bu gelişmeler Anadolu'nun zengin kaynaklarını geliştirmek için demiryollarına duyulan gereksinmeyi hiçbir şekilde azaltmadı* (*abç*) (Issawi, 1966:91).

Bu konuda ise, Almanya'nın aşırı istekliliğinin yanında, İngilizler o kadar hevesli görünmüyorlardı ilk başlarda. Nitekim, Almanlar, 1899'da Bağdat Demiryolu imtiyazını kopardıklarında (bkz. İkinci Bölüm), İngilizler bundan fazla rahatsız olmadıkları gibi, bölgede sürekli rekabet içinde oldukları Fransa ve Rusya'nın muhalefetine rağmen, buna dolaylı destek bile vermişlerdi (Kocabaş, 1988:85; Rathmann, 1982:77-78 ve Longrigg, 1953:59).

19. yüzyılın son yirmi yılı içinde Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na gös-

terdiği politik ve ekonomik ilginin fark edilir şekilde artması karşısında, İngiltere fazla bir rahatsızlık duymadı. 1899 yılında, ilk Bağdat Demiryolu imtiyazının Alman bankerlerine verilmesi sırasında, İngiliz kamuoyu, Cermenlerin Yakındoğu'ya böyle barışçı sızmalarını olumlu bile karşıladı. İngiliz basını adeta bayram yaptı. (...)
Fakat, 20. yüzyılın ilk yıllarında durum oldukça değişti. Alman ve İngiliz hükümetleri arasında dostça ilişkilerin devam etmesine rağmen İngiltere'de Almanya'ya karşı için için düşmanlık hisleri gelişiyordu. (...) Bağdat Demiryolu imtiyazının kesin olarak verildiği 1903 yılında Alman diplomasisi ve Alman kapitalizmi, İngiltere'de son derece şüpheyle bakılan ve son derece sevimsiz görünen bir hal aldı (Earle, 1972:192-3. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:178-179).

İngiltere'de sonradan yükselen bu muhalefet, bazı politikacılar ve özellikle basın tarafından körüklenmekteydi (Rathmann, 1961). Bunun sonucu olarak, İngiltere ile Almanya arasında uzun yıllar sürecek bir rekabet başlayacak, Fransa ve Rusya'nın da katılımı ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yeraltı kaynakları için verilen mücadele tamamen "uluslararası" bir nitelik kazanacaktı.

1903 anlaşması, Avrupa'daki çekişmeleri son haddine vardırdı ve güçlerin, ekonomik bir ödünün hak ettiğinden daha fazla demiryolu üzerinde yoğunlaşmalarını sağladı. (...) Almanya'yı gerçekte ilgilendiren şeyin Britanya'nın itirazları olduğu belirtilmelidir; zira Fransa kendi uyruklarının katılmasına izin vermek istiyordu ve Rusya, hiçbir koşulda bir şey yapacak durumda değildi. Gwinner Britanya sermayesini, mevcut Alman ve Fransız çıkarlarıyla eşit koşullarda katılmaya davet etti. Sermaye şu şekilde bölüştürülecekti:

Anadolu Demiryolu Şirketi	% 10
Almanya	% 25
Britanya	% 25
Fransa	% 25
Ötekiler	% 15

Diğer İngilizlerin yanı sıra Britanya'nın payitahttaki büyükelçisi ve Lansdowne Markisi Sir Nicolas O'Connor, bu demiryolu yeni bölgeleri ticarete ve sömürüye açacağı için böyle bir projeye Britanya'nın katılmasından yanaydı. Balfour Hükümeti de buna taraftardı; fakat kabinede oybirliği yoktu. Denizaşırı pazarların Britanya'dan alınmasından endişe eden ve Boer Savaşı sırasında (1899-1902) Alınanların Boerlere verdiği desteğe itiraz eden basının emperyalist kesimi de bu öneriye saldırıyordu. Teklif, geri çekildi.
Üç taraflı bir anlaşma önerisi de, yukarıdaki nedenlerle ve Britanya basını, özellikle National Review ile Spectator yüzünden bir sonuca ulaşmadı. Denizcilik şirketleri, demiryolunun inşa edilmesi halinde para ve ayrıca ticaret üze-

rindeki tekellerini kaybedecekleri gerekçesiyle itiraz ettiler. Böylece Britanya kamuoyu demiryoluna karşı etkilendi ve şirket altüst oldu. Fransa'nın Berlin Büyükelçisi M. Bihourd'a göre, basını demiryoluna karşı kışkırtan kişi Londra'da Wasselitski adlı bir gazeteciydi (Khairallah, 1991:59-60).

1903'te Almanlar, Bağdat Demiryolu imtiyazı için kesin anlaşmayı imzaladığında, bunun kendisini olumsuz yönde etkileyeceğini düşünerek itiraz edenlerden biri de İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi (bkz. İkinci Bölüm) oldu. Bu şirketi en çok korkutan gelişme, Almanların Anadolu Demiryolu Şirketi ile Fransızların Aydın-Kasaba Demiryolu Şirketi arasındaki, hatlarını Afyon'da birleştirme anlaşmasıydı. Çünkü bu gerçekleşirse, İzmir-Aydın demiryolunun İzmir'in hinterlandını İzmir limanına bağlama amacı suya düşecek, bu pazar Anadolu demiryolları ile İstanbul ve Mersin limanlarına da bağlanmış olacaktı. Bu düşüncelerle, hükümetten destek almak için İngiltere'de girişimlerde bulunan şirket epey etkili olmaktaydı.

Euphrates and Tigris Navigation Company Ltd. adlı şirket de Anadolu demiryolları planlarını kendi kârları için büyük bir tehlike olarak görmekteydi. Mezopotamya'daki en gelişmiş taşımacılık yöntemi olan nehir taşımacılığında o güne kadar bölgede tekel konumunda olan bu şirketin, demiryolları karşısında tutunamayacağı bilindiğinden, şirket, İngiliz hükümeti nezdinde girişimlerde bulunarak bölgede demiryolu yapımına muhalefet etmekteydi. Oysa Almanlar, demiryolu inşası için diğer ülkelerin sermayelerine de açık olduklarını defalarca ifade etmiş ve İngiliz sermaye çevreleriyle ilişkiler geliştirmişti. Ama yukarıda da aktarılan, çıkarı zedelenen şirketlerin ve genelde Almanların dünya çapında güçlenmelerinden korkan resmi çevrelerin basın desteği ile geliştirdikleri büyük kampanya sonucunda hükümet çevreleri böyle bir işbirliğine yanaşmayacaktı. Bazı çevrelerin böyle bir işbirliğine razı olmalarına rağmen hükümetin ve basının bu konudaki olumsuz tavrında, Almanların, Bağdat demiryolları ile Basra Körfezi'ne uzandıktan sonra gözlerini doğuya dikeceği ve İran ve Hindistan üzerindeki İngiliz çıkarlarının tehlikeye gireceği kaygısı da büyük rol oynamaktaydı (Kocabaş, 1988:90-96; Earle, 1966:189-202; Longrigg, 1953:59, 61-62; Kent, 1976:10; Rathmann, 1982:116-117 ve Ortaylı, 1983:104). Zaten Almanlar da İngilizlerin bu kaygısının farkında olmakla birlikte, büyük öneme sahip bu bölgeyi tamamen İngilizlere bırakmaya niyetli değillerdi. Nitekim, Almanların Anadolu'daki girişimlerinde anahtar role sahip Dr. Paul Rohrbach, 1902'de hazırladığı, konuyla ilgili bir kitapçıkta, projenin en önemli sorununun, demiryolunun hangi noktada Basra Körfezi'ne ulaşacağı sorunu olduğunu belirterek, sözlerini şöyle sürdürüyor:

Arabistan kıyısındaki Kuveyt'in, mükemmel ve iyi bilinen bir limanı vardır; fa-

kat İngiltere'nin burayla ilgili planları olduğu söylenmektedir. Kuveyt gerçekten Türk süzerenliğinden alınıp Britanya'nın güç alanının içine alınsaydı, hem Avrupalıların hem Türklerin çıkarına olurdu.
Alman ekonomik çıkarları söz konusu olduğu kadarıyla ve hatta Türkiye'nin askeri ihtiyaçları dikkate alındığında, Bağdat Demiryolu İran Körfezi'ne bağlanmasa da olur. Demiryolu Bağdat'ta bittiğinde, Suriye limanları Mezopotamya'nın ihracat ve ithalatında Basra ve Kuveyt'le başarılı bir şekilde rekabet edebilir ve İskenderun Körfezi'nde iyi bir liman elde etmek, Şattülarap'ın ağzında bir liman elde etmekten çok daha kolay olacaktır. İran Körfezi, muhtemelen İngiltere'nin, belki de kısa bir süre Rusya'nın kontrolünde kalacaktır. Bu sularda bir Alman deniz karakolu, epeyce uluslararası kıskançlık yaratırdı (Issawi, 1966:256).

Oysa Almanlar, bu kaygıların bilincinde olduklarından, bu konuda İngilizlerle anlaşmaya hazırdılar. Uzlaşma için kendilerinin verebilecekleri en büyük taviz de, "Hindistan yolu üzerindeki anahtar konumu ile İngilizlerin en çok önem verdikleri ve bir süreden beri kendi nüfuz alanları olarak gördükleri Güney Mezopotamya'daki hatları İngilizlerle ortak olarak yapmak" olabilirdi. Nitekim sonraki yıllarda Almanlar İngilizlere Bağdat ile Basra arasındaki bir demiryolu yapımında ortaklık önerdiklerinde, bunun kontrolünü İngilizlere bırakmaya bile razı olacaklardı (Schwertfeger, 1927-Bd.4, 2:166-168 ve DAAA, 1927-Bd.25, 1: Kapitel 186).

Ama Almanlar, İngilizlerin bu bölgede bir tekel kurarak kendilerinin bu bölgeyle olan ticaretini engellemelerinden korktukları için, bölgenin tarafsız ve tüm ulusların ticaretine açık olmasını savunuyorlardı. Almanya'da, Anadolu Demiryolu hattı boyunca ülkenin yeraltı ve yerüstü kaynaklarının Almanların tekelinde işletilmesi planları yapılmaktaydı. Aslında bu bile, Almanya'daki Alldeutsche Verband gibi çevrelerin savunduğu, "Türkiye'de demiryolu hattı boyunca yerleşim alanları kurarak koloniler oluşturma" planlarına karşı, daha "rasyonel" bir öneri olarak gündeme gelmekteydi. Çünkü, Türkiye'ye yönelik bu tür tekelci veya kolonyalist planlar Almanya'da çokça yazılıp tartışılmaya başlanınca, özellikle rakip devletler Rusya ve İngiltere'nin çabaları ile Saray yönetimi bu gelişmelerden haberdar oluyor ve Almanların bölgedeki girişimlerine şüpheyle bakmaya başlıyorlardı. Nitekim, 1899 Mayısında Alldeutsche Verband tarafından düzenlenen bir toplantıda kolonyalizm yanlısı bir konuşmadan sonra, toplantıda bulunan şirket yöneticilerinden Siemens, söz hakkı alarak bu tür planların kendi girişimleri için ne kadar tehlikeli olduğunu anlatmış ve bir anlamda kolonyalistleri azarlamıştır.[3] Aklı se-

3 Genelde Almanya'nın, bu dönemde Türkiye'de koloni kurma planları ve bu konu

lim Alman yöneticiler, modası geçmiş bu "kolonyalist" mantığa karşı çıkarak, kurulacak uluslararası işbirliklerinde Almanların mümkün olan en büyük payı kapmasını ve önderliğe soyunmasını istiyorlardı. Çünkü, diğer ülkeleri tamamen dışlayarak, Afrika örneğinde olduğu gibi, bir ülkeyi tamamen sahiplenmelerinin imkânsız olduğunu, başından beri bilmekteydiler. Nitekim yukarıda sözü edilen kitapçıkta, Rohrbach, daha 1902'de şunları söylemekteydi:

> Hem Bağdat Demiryolu, hem de içinden geçtiği kasabaların gelişimi, Alman olmayan sermayeyi dışlama girişiminin ne akıllıca ne de mümkün olduğu çok büyük ölçekte bir iştir. Türk İmparatorluğu'nun herhangi bir parçasında Alman sanayi ve nüfuzu için bir tekel alanı yaratmak, sadece siyasal nedenlerle değil, ekonomik nedenlerle de söz konusu olamaz (Issawi, 1966:255).

Diğer yandan, Almanların -bölgede önderliğe oynamaları bir yana- Anadolu'da söz sahibi olmalarına bile tahammül edemediği için,

> İngiltere (...) Bağdat Demiryolu projesini baltalamak istedi. Ancak Abdülhamid de İngilizlere karşı iyi niyet duyguları beslemiyordu. Nitekim, İngilizlerin Aydın Demiryolu Kumpanyası 1906 yılında Antalya ile bağlantı kurmak isteyince buna izin verilmedi. İngilizler, bundan sonra, Bağdat demiryolu projesi için verilen her yeni imtiyazı önlemek yoluna başvurdular. Padişah, uzun müddet tereddütten sonra, Almanlara Maraş-Akdeniz bağlantısı için imtiyaz vermeye kalkınca, Britanya büyükelçisi bu projeyi protesto etmekte gecikmedi. Bu sıralarda Almanlara Adana-Yumurtalık hattı için bir imtiyaz daha verecekti, ama İngilizler Çukurova'daki çıkarlarını zedeleyeceği için buna da itiraz ettiler (Ortaylı, 1983:109).

Almanlar, Fransa ve Rusya nezdinde işbirliği için girişimlerde bulundular (Bkz. Schwertfeger, 1927:166-168 ve DAAA, 1927-Bd.25, 1: Kapitel 186). Ancak Almanların bu devletlere şirketin dörtte birini devretme teklifini, önce Ruslar olumsuz karşıladı. Çünkü onlar, ne olursa olsun, Anadolu ve Bağdat Demiryollarının yapımına karşıydı:

> Rus hükümeti Alman projesine başından beri karşıydı.(...) Osmanlı ulaşım ağının (genel anlamıyla) kurulması konusunda Rus çıkarları diğer büyük güçlerin çıkarlarından önemli ölçüde ayrılıyordu. Rusya, Kafkasya sınırı çevresindeki geniş bir yarım dairede demiryolu inşasını engelleyerek, Osmanlı vilayetlerinin

---

hakkındaki tartışmalarla ilgili Mesut Keskin ile ortak bir çalışmamız için bkz. "Alldeutsche Verband ve Almanya'nın Türkiye'de Koloni Kurma Planları", Toplumsal Tarih, no. 8, s. 47-49 ve no. 11, s. 18-26. Ayrıca bkz. Kocabaş, 1988:88, 119; Rathmann, 1982:55 vd; Avcıoğlu, 1984:148; Earle, 1972:84, 91, 123-125 ve Rathmann, 1961.

büyük bölümünü Avrupalı girişimcilerin çıkar sahası olmaktan uzaklaştırmıştı.(...) Rus hükümeti, Bağdat demiryolu sorununda, İngiliz ve Fransız hükümetlerinin Alman tutumuna yakın durduğunu ima edebilecek en küçük bir belirtiye karşı bile tepki gösteriyordu (sırasıyla, Hiller, 1985:138, 131 ve 142).

Fransızlar ise, ilk başlardaki olumlu tavırlarına ve bunun sonucu olarak Almanlarla 23 Ekim 1903'te Brüksel'de imzaladıkları anlaşmaya rağmen, daha sonra böyle bir işbirliğinden kaçınacak, Almanların her türlü demiryolu yapma girişimine muhalefetlerini sürdüreceklerdi.[4] Aslında, Fransızların bu tavrı göstermelerinde, (İngilizlerde ve Ruslarda olduğu gibi) Bağdat Demiryolu Projesi tek başına rol oynamıyordu. Hatta çoğu zaman bazı sermaye çevreleri Almanların bu konudaki işbirliği girişimlerine olumlu yanıt vererek hükümeti de katılım yönünde etkileyebiliyorlardı. Ancak sonuçta baskın çıkan faktör, genelde bu ülkelerin birbirleriyle olan *Weltmacht* (dünya gücü) olma mücadelesi oluyordu. Yoksa tüm çevreler, böyle bir girişimin, ancak uluslararası bir yatırımla başarıya ulaşabileceğini bilmekteydi. Fakat, klasik sömürgeci mentalite ülke içinde hâkim olmakta ve diğer bir devleti güçlendirme korkusuyla, kârın paylaşılması olanağından vazgeçme pahasına bu tür işbirliklerine karşı gelinmekteydi. Oysa, zaman tüm güçlere, bu tür, işlerliğini yitirmiş veya zamanı geçmiş mantıkla bir yere gidilemeyeceğini gösterecekti. Ancak bu da, dünyaya bir Dünya Savaşı'na mal olacaktı. O zamana kadar Avrupalı devletler eski moda siyasetle (bir bölgenin tek bir Avrupalı gücün sömürü alanı içinde olması), yeni yöntemler (çokuluslu şirketler aracılığıyla kârın zorunlu paylaşımı, siyasi bağımsızlığa ve bütünlüğe izin vb) arasında bocalıyor ve çoğu zaman ülke içi siyasi kampanyaların etkisiyle, bu iki ayrı anlayıştaki güçler, birbirleriyle mücadelede geçici siyasi işbirliklerine gidiyorlardı.

Nitekim, bir süre sonra iki ezeli düşman güç, İngiltere ve Fransa, Almanya'nın Türkiye'de güçlenmesi korkusunun etkisiyle bir araya gelecek ve işbirliği anlaşmasına varacaklardı.[5]

Bu arada, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisindeki demiryolu yapımı çalışmaları tüm hızıyla sürmekteydi.

1904'te Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu ağı, 2.039 kilometresi Avru-

---

4 Kocabaş, 1988:95-97; Ortaylı, 1983:104-105, 107-109 ve Earle, 1966:148-157. Almanlar daha önce de 6 Mayıs 1899'da Fransızlarla "bir konvansiyon akdederek, Anadolu, Mezopotamya ve Suriye demiryolları üzerinde" anlaşmışlardı. Ortaylı, 1983:109.

5 Özyüksel, 1988:199-207; Earle, 1966:202-203 ve Rathmann, 1982:76-79. Bu anlaşmalara ve ayrıca Almanların diğer üç devletle imzalamayı başardığı anlaşmalara ileride değineceğiz.

pa'da ve 2.515 kilometresi Asya'da olmak üzere, 2.270 kilometresi kilometre garantisine sahip 4.554 kilometre uzunluğundaydı. (...) Dolayısıyla, genel konuşursak Avrupa ağının Avusturyalıların, Küçük Asya ağının Almanların ve Suriye hattının Fransızların sayıldığı söylenebilir. Rusya, kendi sınırına yakın demiryolunun tamamını inşa etme seçeneğini kendisine ayırıyordu (Khairallah, 1991:43).

b) Mezopotamya Petrolleri İçin Verilen Savaş

Bölgedeki uluslararası petrol mücadelesinin kızışmasında, petrolün dünya ekonomisi içinde gittikçe artan öneminin fark edilmesi önemli bir rol oynadı. Ayrıca Ortadoğu'da petrolün halk tarafından yüzyıllardır kullanıldığının bilinmesi de (bkz. Üçüncü Bölüm ve Schweer, 1919:2-3, 96-105), Avrupa'da dikkatleri bölge petrollerine çekmişti. Ne de olsa, her geçen gün ülke ekonomisini kendi kontrolü altına alan Avrupalı devletler, Osmanlı İmparatorluğu'nun kendi olanakları ile bu petrol kaynaklarından yararlanamayacağı konusunda emindi:

> [Osmanlı İmparatorluğu'nun] zayıf, kaprisli ve yozlaşmış yönetimi, önemli sınai girişimleri başlatmaya hiçbir şekilde uygun değildi; madencilik yasası kötüydü ve büyük ölçüde uygulanabilir değildi, uygulanıp uygulanmadığı belli değildi: kentlerin dışında güvenlik yoktu, yabancı karşıtı duygular yaygındı, mahkemeler rüşvetçiydi ve ilerleme arzusu hâlâ belirsizdi ve etkili değildi.
> Bu koşullarda Türk İmparatorluğu'nda, Anadolu'nun ve Irak'ın (Mezopotamya) petrol sızıntısı görülen köylerindeki önemsiz ve ilkel faaliyetler, Marmara'nın taş ocaklarındaki ve İskenderun ilçesinin petrol sızıntısı görülen alanlarındaki bazı sığ kuyular ve galeriler dışında, hiçbir petrol girişiminin olmaması şaşırtıcı değildi. Öyle de olsa, daha büyük şeylerin olasılığı dışlanmıyordu. Özellikle Bağdat ve Musul vilayetlerinde petrol görüldüğüne dair haberler, İstanbul'da inceleniyordu (Longrigg, 1968:13).

Osmanlı İmparatorluğu'nun petrol çıkarma ve işleme konusundaki bu "zayıf"lığı bölge petrollerinin önemini görmesini engellemiyordu. Nitekim özellikle, Batıcılığın Türkiye'deki ilk büyük temsilcilerinden Midhat Paşa, Bağdat valiliği sırasında (1869-1873) bu konuda oldukça ilgili ve girişken davranmıştı:

> 1869-73 yılları arasında Bağdat valisi olan ve 1883'te öldürülene dek İstanbul'da sadrazamlık yapan Midhat Paşa, iktisadi meselelerde anlayışlı ve iyi niyetliydi. Onun teşvikiyle petrol nümuneleri Londra'ya gönderildi ve petrol endüstrisinin yabancıların yardımıyla kurulması için denemelere girişildi. 1871'de Mezopotamya'ya bir İngiliz uzman getirildi. Bu uzman sondajlar yaptı, rafinasyon metodları ve ürünün nakliyesi konularında çalıştı. Yazdığı raporun pek cesaret verici olmadığı söylenmektedir. Bir süre sonra bölgeye gi-

den bir başka uzmanın raporuna göre ise, nakliye konusunda öylesine güçlükler vardı ki, pahalı ve ilkel yöntemlerle elde edilen ürünün Amerikan petrolüyle rekabet etmesi düşünülemezdi.

Geçtiğimiz yüzyılda [19. yüzyıl], 60'ların sonu, ya da 70'lerin başında, Türk hükümeti tarafından görevlendirilen Meissner, Mendali yakınlarındaki petrol kaynaklarını inceledi. Meissner, araziyi ayrıntılı olarak tanımlayan, jeolojik gözlemler ve petrolün çıkarılması konusunda görüşler içeren notlarına, Nafta dağının üç ayrı kesidini gösteren bir krokiyi eklemişti. Bu krokide söz konusu yatağın antiklinal yapısı açıkça görülüyordu. Meissner'in raporu, Türk hükümetinin konuya özel bir ilgi göstermesini sağladı ve sınır boyunca emniyeti korumak amacıyla, ikisi petrol yataklarının civarında olmak üzere bir dizi sabit istasyon kurmayı planlamasına neden oldu. Ancak bu iş daha fazla ilerlemedi ve Bakuba'da kurulan rafineri çok kısa bir süre sonra atıl hale geldi (Schweer, 1919:103).

Almanlar bölgeye girdikten kısa bir süre sonra, demiryolu yapımı ve dolayısıyla bölgenin doğal kaynaklarını çıkarma-işletme imtiyazı edinme konusunda oldukça önemli mesafeler kat ettiklerinde (bkz. İkinci Bölüm), bu petrol yataklarından herkesten çok haberdardılar. Nitekim, Mezopotamya petrollerinin varlığı daha 19. yüzyıl başından beri bir sır değildi:

Mezopotamya'nın sistematik olarak incelenmesi 19. yüzyılın başında büyük bir ilerleme kaydetti. 1763-67 yılları arasında Karsten Niebuhr Arabistan ve Mezopotamya'ya seyahat etti. 1809'da Morier Fırat'ın kaynaklarını keşfetti; bir süre sonra ise, Rich (1811) ve Ker Porter (1818) Bağdat ve Musul arasındaki bölgeyi adım adım gezdi. Her ikisi de Kerkük civarındaki petrol yataklarını ayrıntılı olarak tasvir etmişlerdir (Schweer, 1919:99).

Hindistan yolunu kısaltmak için yapılan, ulaşım koşullarını araştırma gezileri ve bölgeyle ilgili coğrafi incelemeler sonraki yıllarda da devam etti: Chesney (1831, 1836), Henry Blosse Lynch (1838-39), Aiswarth (1840), Rawlinson ve Layard (1841), William Kennet Loftus (1849-1852), Czernik Komisyonu (1872-73). Bu geziler sırasında bölgenin petrol kaynakları ikincil veya yan bir konu olarak gündemdeydi (Schweer, 1919).

Avrupa'da bölge petrollerine ilgiyi arttıran ilk önemli raporu hazırlayanın, 1871'de bölgede araştırma yapan bir Alman uzmanlar grubu olduğu genellikle iddia edilmektedir. Sonraki yıllarda kaleme alınmış bütün ikincil kaynaklarda kaynak gösterilmeden verilen bu bilgi, kanımca bir hatadan ibarettir. Burada söz konusu olan "rapor", yukarıda aktardığım Schweer, 1919:103'te değinilen, Midhat Paşa'nın getirttiği İngiliz uzmanın hazırladığı "olumsuz" rapordur. Nitekim *The Near East*'in 26 Ekim 1917 tarihli

sayısında, bölgedeki petrol kaynakları hakkında bilgi verilip, o zamana kadarki girişimlerinin tarihi özetlenirken şu satırlara yer verilmektedir:

> ... 1871'de bir uzman alanı ziyaret edip cesaret verici olmayan bir rapor verdi. (...) Aynı yıl ikinci bir uzman, taşıma güçlüklerinin, Birleşik Devletler'de çıkarılan petrolün Mezopotamya'da yerel ürünle rekabet edebilecek kadar olduğunu ilan etti. Sonra, 1901'de üçüncü bir uzmandan olumlu bir rapor geldi.

Bu raporu, 1890'lı yıllarda hazırlanan birçok rapor izledi. Bunlardan bazıları şunlardı: von Tiehlmann (1875), de Morgan (1892), A. F. Stahl (1893), E. Jacquert, F. R. Maunsell (1897) ve Baron von Oppenheim (1899).[6] Bunlardan, araştırmaları sonucunda, daha 1897'de, bölgenin muhtemel petrol kaynaklarını gösteren haritayla birlikte bir makale yayımlayan Yüzbaşı F. R. Maunsell,[7] Mezopotamya petrolleri için şunları söylüyor:

> Mezopotamya petrol alanının en önemli kısmı Musul'dan Mendali'ye kadar uzanır, 220 mil uzunluğunda ve yaklaşık 60 mil genişliğindedir. Dicle su yolu İran Körfezi'ne doğal bir çıkış sağlar ve şu anda yıl boyunca Bağdat ile Basra arasındaki ulaşım için kullanılıyor. Bağdat'tan Kifri, Tuz Hurmatli ve Kerkük üzerinden Musul'a bir demiryolu hattı bu yerlerdeki ürünü ırmağa getirebilir. Böyle bir hat Musul'dan Akdeniz'e kadar uzatılsaydı, her iki denizle bağlantı tamamlanırdı. Türkiye'nin bugünkü siyasal sorunlarının olası bir sonucu, bu dikkat çeker ölçüde zengin madenleri modern tarzda işletmek imtiyazları almada daha fazla kolaylık olabilir ve gerektiği gibi araştırılırsa, bunun en büyük ticari öneme sahip olduğundan kuşku yok (Maunsell, 1897:532).

Bu raporlar, hem hazırlayan uzmanların kendi hükümetlerine, hem de İstanbul'daki Saray yönetimine ulaşmaktaydı. Bu da, İstanbul'da yöneticilerin, bölge petrolünü kendi şahsi denetimlerine alma çabalarına yol açıyordu. Bu yöneticilerden biri, 1883'te Musul'da "petrol arama izni" (*permis de recherche*) alan Tahsin Paşa idi. Bölge petrolleri üzerinde daha sonra hiçbir şekilde söz sahibi olamayacak olan Tahsin Paşa, elde ettiği bu imtiyaz daha sonra iptal edilmesine rağmen, 1902'de tekrar girişimde bulunacak ve bir sonuç elde edemeyecekti.[8]

---

6 Longrigg, 1968:14; Longrigg, 1953:27; Earle, 1966:14-15; Kent, 1976:15 ve Baumgart & Benneckstein, 1988:51-52. Schweer, 1919:97-102'de bu girişimlerin tarihi çok belirgin bir şekilde verilirken, bir sayfa önce, s. 101'de M. Frh. von Oppenheim'in gezisi için 1893 tarihi verilmiş.

7 Longrigg, 1968:14'te yanlışlıkla ön adı "S." olarak yazılmış.

8 "The Mesopotamian Oilfields", *Oil Engineering and Finance*, 17 Şubat 1923, s. 197.

Bölgedeki petrol yataklarını kendi kontrolü altına almak isteyenlerden biri de, dönemin padişahı Abdülhamid idi: Padişah, dönemin Hazine Dairesi Başkanı Agop Paşa'nın önerisi üzerine, 1888 ve 1898'de çıkardığı iki özel fermanla (irade), Musul ve Bağdat'taki petrol alanlarını kendi özel mülkiyetine katarak, bu bölgedeki petrol için yapılacak her türlü girişimi kendi tekeline almıştı. 1902'de yenilenen bu fermanlara göre bölge petrolleri için görüşmelerin tümü, doğrudan Saray'la yapılmalıydı. Herhangi bir yasal hak (imtiyaz gibi) sadece resmi bir anlaşma ile, bir fermanla veya bir özel izinle alınabilecekti. Bu özel izin sadece bir yıl için verilecek, bu bir yıllık süre içerisinde yapılan çalışmalardan memnun olunursa, izin uzatılabilecekti. Bu süre içinde yapılan çalışmalardan da memnun kalınırsa, bir fermanla bölgenin petrolünün işletilmesi için imtiyaz verilebilecekti (Kent, 1976:15-16. Ayrıca bkz. Shwadran, 1973:195 ve Longrigg, 1953:113).

İstanbul, "imtiyaz avcıları"nın entrika şehri haline gelmişti.[9] Maceracı seyyahlardan, ciddi girişimcilere ve uluslararası şirketlere kadar herkes Mezopotamya petrollerinin işletme hakkını almak için Saray nezdinde girişimlerde bulunuyordu. Bu, "her şeyin hatır ve gönül ile yapıldığı ülkede" (Earle, 1972:53) "imtiyaz" girişimlerinde başarının, büyük oranda, verilen rüşvetin miktarına ve kurulan ilişkilerin yakınlığına bağlı olduğu anlaşılacaktı. Bu konuda en başarılı olan ülke ise Almanya idi:

> 1901 yılında, bir Alman teknik komisyonu Mezopotamya petrol kaynakları hakkında yaptığı bir araştırma için hazırladığı raporda bölge için, "gerçek bir petrol gölü" demişti. Raporda ayrıca, bu kaynakların, hiçbir kâr için olmasa bile, Ruslarla anlaşıp dünya tekelini ele geçirme yolunda bulunan Amerikan Standard Oil Kumpanyası'nın belini kırmak için işletilmeye değer olduğu da belirtilmişti. Çok geçmeden ünlü bir Alman gazetecisi olan Dr. Paul Rohrbach, Musul bölgesini gezmiş ve Mezopotamya bölgesinin her karış toprağının petrole ve tabii gazlara bulanmış olduğunu yazmıştı. Rohrbach'a göre, Musul petrollerinin işletilmesi Rusların Kafkasya'daki petrol kuyularının işletilmesinden çok daha kârlı olacaktı. 1904'te, Bağdat Demiryolu'nun planlayıcısı olan Deutsche Bank, bir yıl içinde işletmeye başlama şartı ile, Osmanlı hükümetinden Fırat ve Dicle vadilerinde esaslı bir petrol araması imtiyazı koparmıştı. Çok geçmeden Amerikan Deniz Kuvvetleri'nden Amiral Colby Chester de Asya Türkiyesi'ndeki petrol kaynaklarının geliştirilmesine ilgi duymaya başlamıştı (Earle, 1972:27-8. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:15. Shwadran, 1973:195).

Ayrıca bkz. Kent, 1976:216. Çok sonra, 1911'de bölgede petrol savaşının kızışmasından yararlanmak isteyen Tahsin Paşa, yine Bağdat ve Basra'da "öncelik hakkı" iddia ederek, bunu D'Archy grubuna satmaya çalışacaktı.

9 Bu imtiyaz girişimlerinin güzel bir özeti için bkz. Schweer, 1919:74-83.

İlk olarak 1924'te yayımlanan ve bu çalışmada defalarca anılan kitabından aktardığım bu satırlarda Earle'ün sözünü ettiği rapor, 4 Ocak 1901 tarihli iradenin verdiği yetki ile bölgede araştırmalar yapan Groskopp-Bergingen'e aitti. Bu raporda "İskenderun, Halep, Birecik, Urfa, Siverek ve Diyarbakır bölgesinde iyi petrol kaynağı bulunmadığı; buna karşılık, Kerkük'ün 15 kilometre kuzeyinde zengin kaynaklar olduğu, ilkel biçimlerde çıkarılan ve temizlenen petrolün miktar ve kalite bakımından Bakû petrollerinden aşağı kalmadığı, yapılacak demiryolu ile bu kaynaklardan etkin bir biçimde yararlanmanın mümkün olduğu" bildiriliyordu (Ortaylı, 1983:106). Bu raporun etkisiyle Almanya'nın bölgeye verdiği önem daha da artacaktı. Daha 1900 yılında Rohrbach bu gerçeği ilan ediyordu:

> Almanların Ortadoğu'da emperyalist yayılmasının tanınmış bir temsilcisi olan Paul Rohrbach, Bağdat Demiryolu Projesi üzerine 1900 yılında şöyle yazıyordu: "Petrolün nasıl bir role sahip olacağı bir kez anlaşıldıktan sonra, Bağdat demiryolunun ham petrol bölgesinin ortasından geçmesinin fevkalade önemini anlatacak daha uzun bir izaha gerek kalmamıştır." Rohrbach bu nedenle "Yabancı rekabetin Türk hükümetiyle yapılacak bir anlaşmayla, uygun bir şekilde devre dışı bırakılması"nı istiyordu. Deutsche Bank, 5 Mart 1903 tarihli Bağdat demiryolu imtiyazına ve imtiyazın 22. maddesine dayanarak, Musul'un petrolle tanınan bölgesinden geçecek demiryolu boyunca, rayların her iki yanındaki yeraltı kaynaklarının sondaj ve çıkarma haklarına sahip olduğunu ilan etti. Bu haklar, Bağdat demiryolu şirketinin imtiyazın 12. maddesine göre yapımında öncelik sahibi olduğu başka yan hatlar için de aynı şekilde geçerliydi (Baumgart-Benneckenstein, 1988:50).

Nihayet 1904'te, "Anadolu Demiryolları Kumpanyası adına Kurt Zander'le Osmanlı Sultanı adına Ohannes Sakızyan'ın imzaladıkları konvansiyon"la bölgedeki petrol arama ve çıkarma imtiyazını Deutsche Bank aldıktan sonra, Almanlar "Almanya ile hiçbir ticareti olmayan ve hiçbir Alman vatandaşı yaşamayan" Musul'da konsolosluk açtılar (Ortaylı, 1983:107. Ayrıca bkz. Longrigg, 1968:27):

> Sultan II. Abdülhamid'in iradesiyle 4/17 Temmuz 1904'te Bağdat ve Musul vilayetlerindeki petrol yataklarının işletmesi ve tasarrufu için bir Convention Préliminaire düzenlendi. Anlaşma, Anadolu Demiryolları Kumpanyası'na bir sene içinde her iki vilayette, masraflar kendisine ait olmak üzere, petrol yataklarını işletmeye başlamak için yetki veriyordu. Böylece demiryolu şirketine pratikte, işletme hakkının 40 yıl için devri öngörülmüş oluyordu (Baumgart-Benneckenstein, 1988:50-51).

Artık Mezopotamya ve Anadolu'daki her demiryolu projesi, aynı zamanda bir petrol yatırımı olarak da düşünülüyordu. 20. yüzyılın başında,

petrolün öneminin artışına (bkz. Üçüncü Bölüm) ve bölgedeki petrol yataklarına ilişkin olumlu raporların artmasına paralel olarak, bölge petrolleri için verilen uluslararası mücadele kızışmaktaydı:

> 1904 ila 1914 yılları, en başta İngiliz, Alman ve Amerikan kuruluşları arasında olmak üzere, Mezopotamya petrolüne ilginin gelişmesine tanık oldu (Kent, 1976:17).

Almanlar, bu mücadeleyi, diğer alanlarda sağladıkları avantajları kullanarak önde götürüyordu. Almanlar açısından, bölgenin petrolleri için verilen mücadele, demiryolları inşası için verilen mücadele ile iç içeydi. Ama bu arada Alman sanayii gelişmiş ve Almanya, genelde dünya petrolleriyle ilgilenmeye başlamıştı. Bunun sonucu olarak, petrol girişimleri için bir organizasyona ihtiyaç duymuşlardı:

> Almanya'nın petrol çıkarları o zamanlar Avrupa Petrol Birliği'nde (Die Europäische Petroleum-Union) bir araya gelmişti; bu, büyük Alman bankalarının ve Deterding'lerin oluşturduğu bir birlikti... Yavaş yavaş Royal Dutch ile olan bağlar gevşetildi ve birçok gelgitten sonra Alman hükümeti de, İngiltere ve Amerika'nın kendi petrol firmalarına yaptığı gibi, Avrupa Petrol Birliği'ni teşvik etmeye karar verdi.
> Petrol Birliği'nin yönetimini devralan Deutsche Bank'ın artık Türkiye'de de büyük çıkarları mevcuttu. Anadolu Demiryolları Kumpanyası'nı kurmuştu, Bağdat demiryolunu planlıyordu ve tabii ki Musul'la da çok ilgileniyordu.[10]

Aynı konuda Hoffmann, 1927'de yayımlanan kitabında şu satırlara yer veriyor:

> Deutsche Bank-Deutsche Petroleum A.G. grubunun Mezopotamya çıkarları, bir yandan Anadolu Demiryolları Kumpanyası'nın 1904'te yaptığı yukarıda belirtilen özel sözleşmelerden birine, diğer yandan Bağdat Demiryolu Şirketinin 5 Mart 1903 tarihli imtiyaz senedinin 22. maddesinin 1. paragrafına dayanıyordu. Buna göre: "İmtiyaz sahibi, rayların her iki tarafındaki 20 km'lik bir bölgede bulacağı maden kaynaklarını, konuyla ilgili yasa ve düzenlemelere uymak ve kendi adına bir imtiyaz ve tekel kurmamak kaydıyla işletebilir"di. Buradaki sınırlayıcı ifadelerin Mezopotamya petrolünü etkileme ihtimali ise, Anadolu Demiryolları Kumpanyası'nın 1904'te, Sultan Abdülhamid'le yaptığı sözleşme sayesinde aslında bertaraf ediliyordu. Sözleşmeyle Deutsche Bank grubuna özel imtiyaz hakları tanınıyordu. Böylece Musul ve Bağdat vilayetlerinde de petrol yataklarını araştırabilecekler, bu yatakları işletme konusunda

---

10 Zischka, 1939:160. 21.06.1906'da, ilk başta çokuluslu bir şirket olarak kurulan Avrupa Petrol Birliği'nin yapısı ve ortakları için bkz. Moeller, 1910:30-36.

tercih kendilerine ait olacaktı. Sözleşme belki henüz tekel kurmak anlamına gelmiyorsa da, bunun için bütün kurucu önkoşulları sunuyordu (Hoffmann, 1927:68).

Bölgedeki yeraltı kaynaklarıyla ilgili imtiyaz alma konusunda bir anda öne geçen Almanların en büyük rakibi İngilizlerdi: İran'daki başarılı girişimlerinden sonra (bkz. Üçüncü Bölüm), İran'daki ve Mezopotamya'daki petrollerin ortak damarlara sahip olduğuna inanan William Knox D'Archy, daha 1901'de temsilcisi Alfred Marriot'u İstanbul'a göndererek, onun aracılığıyla Mezopotamya petrollerinin imtiyazını da elde etmeye çalışıyordu. "18 ay ve birkaç bin pound harcandıktan sonra" (Longrigg, 1968:28), Almanlar karşısında başarılı olamayan Marriot'un yerine 1903'te H. E. Nichols İstanbul'a yollandı. Daha önce İran'daki girişimlerinde İngiliz hükümetinin tam desteğini alan bu grubun İstanbul temsilcisi, 1904 yılının Mart ayında İngiltere'nin İstanbul'daki temsilcileri tarafından da, merkezden aldıkları direktif doğrultusunda desteklenmekteydi. İngiliz elçilik görevlilerinin, Nichols'u Almanların girişimleriyle ilgili gelişmelerden haberdar edip, Saray nezdinde bir an önce harekete geçmesini tavsiye etmelerine rağmen, Almanların 1904'te kopardıkları imtiyazla, bu çabaların boşa çıktığı görülecekti.[11] Daha sonraki gelişmeleri de yakından takip eden elçilik görevlileri, 1905 Ağustosunda Almanların araştırmalarının bölge petrolleriyle ilgili "olumlu" bir raporla sonuçlandığını, Kasım ayında da Almanların bir yıllığına daha araştırma için Saray'dan imtiyaz elde ettiklerini merkeze bildirmekteydi. Oysa Schweer, 1919:102-103'te, "Deutsche Bank tarafından görevlendirilen ve Prof. Dr. Kiessling (Bern), Prof. Dr. Backing (Strasburg), ve Dr. Cesare Porro'dan (Roma) oluşan, petrol alanlarını araştırma özel komisyonu, gerçekleştirdiği bilimsel araştırma sonrasında, oldukça temkinli bir rapor hazırladı" deniyor. Aynı kaynakta, s. 103'te, bu rapordan sonra Almanların girişimde bulunmaktan vazgeçtiği söyleniyor: Aslında, iki yıl için sondaj iznini elinde bulunduran Deutsche Bank, jeolojik araştırma için birkaç bin frank harcadıktan sonra bu işe son verdi.

Bu araştırmaların sonuçlandırılması ve Saray'a bir rapor halinde iletilmesi koşulu zamanında yerine getirilmediği için, hükümetle şirket arasın-

11 Kent, 1976:17-18. Chester, 1983:215'te Nichols'un 1903'te bir imtiyaz elde ettiği, ayrıca Sadrazamdan da bunu güvence altına alan bir mektup aldığı belirtilmiş ama, bunun doğru olduğunu sanmıyorum. Longrigg, 1968:28'de ise, H. E. Nichols'un, kendi şirketi olan Ottoman Petroleum Syndicate'e bir imtiyaz için "söz" aldığını; ama Alman itirazları ve Türk hükümetinin olayı sürüncemeye bırakma taktiği yüzünden bu sözün yerine getirilmediği belirtilmiş.

da süren karşılıklı yazışmalardan sonra, şirket 22 Ağustosta raporu Saray'a sundu. Raporda, yapılan araştırmalardan tatmin edici bir sonuç alınamadığı için, bundan sonra sondaj yaparak araştırmaların sürdürülmesi gerektiği ve bunun da pahalıya mal olacağı belirtilmekteydi. Bu nedenle, şirket iki tarafın da kabul edebileceği yeni bir anlaşma yapılmasını önermekteydi. 24 Ekim 1904'te Hazine-i Hassa şirketten yeni anlaşma için bir taslak sunmasını istedi. Hazine-i Hassa, 26 Kasımdaki yazısı ile bu talebini yineledi. Ama şirket bir kez daha Saray'ı yanıtsız bırakıp sorumsuz ve ilgisiz davranışını sürdürünce, Hazine-i Hassa 26 Ocak 1907 tarihli bir yazı ile 1904'te yapılan anlaşmayı tek taraflı olarak feshetti. Bunun üzerine çok önemli bir fırsatı kaçırabileceğini anlayarak harekete geçen şirket, 9 Şubat 1907'de Hazine-i Hassa'ya bir itiraz mektubu yolladı. Ama Türk hükümetinin kararında ısrarlı olduğunu 4 Mart tarihli yazısı gösterdi. Böylece, (Almanların daha sonra kesinlikle kabul edilemeyecek bir taslak sunmaları üzerine) hükümet, meselenin kendileri için kapandığını ve başka adaylarla görüşme hakkının olduğunu ilan ediyordu.[12] Almanlar ise, Osmanlı hükümetinin daha önce yatırılmış olan depoziti geri ödememesi üzerine, hükümetin bu kararının geçerli olamayacağını ilan ediyorlardı:

> Ne var ki, Hazine-i Hassa, Almanların jeolojik ve diğer çalışmalarının masraflarına karşılık olarak talep ettikleri 20.000 poundu vermeyi reddedince, Almanlar sözleşmenin hâlâ yürürlükte olduğunu savundular (Chester, 1983:216).

Osmanlı hükümeti, 1906 yılının başından itibaren, o sırada yeniden ümitlenmiş olan İngilizlerle görüşmelere başlamıştı.

> İki yıl sonra, Hazine-i Hassa Anadolu Demiryolu Kumpanyası'yla anlaşmayı sona ermiş saydı ve İstanbul'daki Britanya Büyükelçisinin aktif destekçisi William Knox D'Archy'le görüşmelere başladı (Shwadran, 1973:195).

Hazine-i Hassa, D'Archy adına hareket eden İstanbul'daki İngiliz şirketi Messrs Gilchrist and Walker ile görüşmelere başladı. Üç ay süren bu görüşmelerden sonra, tam da bu grubun imtiyaz anlaşmasını koparacağından emin olmaya başladığı bir sırada İngilizler bir kez daha hayale kapıldıklarını göreceklerdi. Çünkü görüşmelerin sürüp gitmesine rağmen bir sonuç almak bir türlü mümkün olamıyordu. Bir yıl sonra, Hazine-i Hassa araştırma izni vermek üzere, bu gruptan, "ön masraflar" için 30.000 lira ve 50.000 lira "teminat" isteyince Nichols, İngiliz Elçiliği'nden, gerektiğinde

---

12 Kent, 1976:17-20. Bu yazışma için bakınız Kent:163-169, Ek-II. Aynı konuda ayrıca bkz. Longrigg, 1968:28 ve Baumgart & Benneckenstein, 1988:52-53.

D'Archy grubuna bu "teminat"ını geri alma konusunda yardımcı olup olamayacağını sordu. Bunun üzerine İngiliz hükümetinin İstanbul'daki temsilcisi O'Connors, hükümetine, bu imtiyazın önemini anlatarak bu desteği vermeye hazır olduğunu bildirmekteydi (Kent, 1976:17-21).

Ancak bu arada, 1907 yılı boyunca diğer birçok yabancı firmanın imtiyaz için Saray'a başvurusuyla ortalık iyice karışmış, rekabet iyice kızışmıştı:

> 1907 yılı, başka grupların da Mezopotamya petrol imtiyazına daha fazla ilgi göstermekte olduklarını gösterdi. Belçikalı bir grup ile Britanyalı bir grup da bunların arasındaydı; Britanyalı grup, İstanbul'daki tüccarların kurduğu bir Britanya firmasını, Messrs J. W. Whittall ve Euphrates and Tigris Stream Navigation Company'den (Fırat ve Dicle Nehir Taşımacılığı Şirketi) H. F. B. Lynch'i de kapsıyordu. Dışişleri Bakanlığı, D'Archy'i bunların varlığından haberdar etmeye özen gösterdi; fakat ne D'Archy'nin ne de Dışişleri Bakanlığının farkında olduğu bir rakip vardı. Aynı yıl, Royal Dutch Company ile yeni birleşen Shell Transport and Trading Company İstanbul'da Gülbenkyan'ın direktörlüğü altında bir büro açtı ve Mezopotamya petrolüne göz dikti.[13]

Bir başka kaynakta, konuyla ilgili şu ek bilgilere rastlıyoruz:

> İki grubun 1907'de birleşmesine yol açan Shell ile Royal Dutch'ın giderek artan yakın ilişkisi ve her ikisinin yeni petrol kaynakları keşfetmedeki çıkarı, bu alana en azından bir rakip aday yerleştiriyordu -Samuel Brothers'ın İstanbul bürosu ve Shell'in Londra karargâhından ziyarete gelen temsilciler (Longrigg, 1968:28).

Gülbenkyan ismi, bölgedeki petrol savaşından söz eden hemen her çalışmanın, (genellikle edebi bir dille) anmadan geçemedikleri bir isim. Bunda, 1957'de R. Hewins tarafından yayımlanan *Mr Five Per Cent* adlı kitaba konu olan yaşamöyküsünün ilginçliği, kişiliğinin edebiyatçılara malzeme olacak kadar renkli olması ve en önemlisi, bölgede petrol için mücadele veren rakipler ve Osmanlı yöneticileri arasında oynadığı "arabuluculuk" rolünden dolayı anahtar konumda olması etkiliydi. Osmanlı İmparatorluğu içinde gelişen "komprador burjuvazi"nin diğer üyeleri gibi, "hem yerli hem de Hıristiyan" olmanın olanaklarından yararlanarak kısa sürede, İstanbul'un karmaşık bürokrasisi içinde bunalan "imtiyaz avcısı" büyük şirketlerin aradığı adam olmuştu.

> Kalusd Gülbenkyan petrol işiyle uğraşan bir aileden geliyordu. Servetini Rus petrolünü Osmanlı İmparatorluğu'na ithal ederek kazanmış ve bundan dolayı

---

13 Kent, 1976:21-22. Bu konuyla ilgili ayrıca bkz. Hoffmann, 1927:68-69 ve Yergin, 1991:242.

Sultan tarafından Karadeniz kıyısında bir liman şehrinin valiliğine atanarak ödüllendirilmiş bir bankerin ve petrol zenginlinin oğluydu. (...) Gülbenkyan 1889'da önde gelen bir Fransız dergisine Rus petrolü konusunda çok ilgi çeken bir dizi makale yazdı. Bu makaleleri 1891'de çok özenle hazırlanmış bir kitapta bir araya topladı ve böylece daha 21 yaşında dünyaca ünlü bir petrol uzmanı olarak isim yaptı. Kısa süre sonra Türk Sultanı'nın memurları kendisinden Mezopotamya'daki petrol kaynaklarını incelemesini istediler. Gülbenkyan bölgeyi gezmedi -kendisi bölgeye hiç gitmemiştir- ancak başkalarının incelemelerine ve Alman demiryolu mühendisleriyle görüşmelere dayanan etraflı bir rapor hazırladı. (...) Böylece Kalusd Gülbenkyan'ın Mezopotamya'yla ve tam altmış yıldır hiçbir olumlu sonuç alınmasa da, usanmadan araştırılmış petrolleriyle hayatı boyunca sürecek ilişkisi başladı. (...) Gülbenkyan Londra'da Samuel ve Henri Deterding kardeşlerle tanıştı ve onlarla ortak oldu. (...) İlk büyük ticari işi, İran imtiyazı olduysa da, imtiyaz sonuçta D'Archy'e gitti. (...) 1907'de kardeşlerden Samuel'i İstanbul'da kendi yönetiminde bir büro açmaya ikna etti. Ermeni karşıtı husumet o sıralar durulmuştu ve Gülbenkyan'ın işleri gayet iyi gidiyordu. Birçok ticari çıkarın peşinde olmanın yanı sıra, Türk hükümetinin maliye danışmanı ve Türk Milli Bankası'nın baş hissedarlarından biriydi. Bu pozisyonu İngilizlerin ve Almanların, ve sonra Royal Dutch/Shell grubunun çatışan çıkarlarını Turkish Petroleum Company adı altında bir araya getirmesini sağladı. Bu iş, kendi deyişiyle, çok incelik isteyen, "öyle hiç de keyifli olmayan" bir işti (Yergin, 1991:240-242).

Gülbenkyan'ın, Shell grubunu, İstanbul'da büro açması konusunda ikna etmesiyle ilgili olarak benzeri bilgilere yer verilen bir başka kaynakta, Gülbenkyan'ın otobiyografisini yazmış olan Hewins kaynak gösterilerek, Gülbenkyan'ın bunu yapmaktaki amacı hakkında şu satırlara yer veriliyor:

Shell topluluğunu, görünürde Rusya'dan petrol sevkıyatıyla uğraşmak için, gerçekte ise, Hazine-i Hassa görevlileriyle ve Türk hükümetiyle çevirdiği dalaverelerin bir örtüsü olarak kullanabilmesi için bu büroyu açmaya ikna eden Gülbenkyan'dı (Kent, 1976:216 dn. 4 ve s. 218, dn. 32).

Gülbenkyan'ın bu renkli yaşamını, Hewins'in çalışmasını kaynak göstererek, edebi bir dille özetleyen Mosley, Osmanlı memurlarını "ayartmak ve baştan çıkarmak konusunda edindiği ustalık ona büyük bir üstünlük sağlayacaktı" diyor (Mosley, 1975:50). Ancak, bunun tüm girişimciler için geçerli olduğunu ve tarafların birbirlerini sürekli "dalaverecilik"le suçladığını belirtmek özellikle gerekiyor.

Hükümetlerin "nüfuz alanları edinme" mücadelesine, bölgenin petrol zenginlikleriyle ilgilenen ve bölgeye yerleşen bu şirketlerin uluslararası rekabeti eklenince, savaşım yeni bir boyut kazanıyordu.

BÜYÜK ŞİRKETLERİN BÖLGEDE PETROL SATIŞ REKABETİ

Bölgedeki petrolün çıkarılması için verilen büyük mücadele başlamadan çok önce, bölgede eskiden beri kullanılagelen petrolün, artık işlenmiş olarak ve dışarıdan getirilerek özellikle aydınlatmada kullanılan ürünlerinin "satış savaşı" ön plana çıkmıştı. Bu arada bölgenin içine girdiği Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecine bağlı olarak değişen yaşam normlarına paralel olarak, bir ihtiyaç maddesi olarak petrolün ve petrol ürünlerinin önemi de bölgede gün geçtikçe artmaktaydı. Her gün büyüyen bu pazar için verilen savaşta önderlik mücadelesi ise büyük oranda aynı anda dünyanın değişik yerlerinde sürmekte olan 'üretim savaşı'na paralel gitmekteydi:

> Amerikan İçsavaşının ardından Birleşik Devletler'den bu bölgeye [Ortadoğu] aydınlatmada kullanılmak üzere çok miktarda petrol ihraç edildi. 1868'e gelindiğinde İstanbul'da bir ithal ürün olarak petrolle sadece rom boy ölçüşüyordu ve Suriye ile Mısır'da önde gelen Amerikan ihraç ürünü olmuştu. 1879'da İstanbul'daki Amerikan konsolosu "Peygamber'in Mekke'deki türbesinin üzerindeki kutsal lambalar bile, Pennsylvania petrolüyle yanıyor" diye bildiriyordu (Chester, 1983:214).

ABD ile Türkiye arasındaki bu petrol ticareti, aynı zamanda iki ülke arasında, ticari-ekonomik ilişkilerden kaynaklanan diplomatik sorunlara da yol açıyordu. Bunlardan en önemlisi, Türkiye'nin, Amerika'dan ithal edilen petrole % 8 gümrük vergisi koymak istemesiyle ilgiliydi. Amerikan diplomatların protestolarına neden olan bu talebe, daha sonra, petrolün İzmir gibi belli limanlarda depolanması ve bunun için ücret ödenmesi zorunluluğu da eklenince, ABD'de, bu tür gelişmelerin Rus petrolüne karşı rekabette ABD'yi zor duruma düşüreceği korkusu hâkim olmaya başlamıştı.

> Anlaşmazlığı çözmek için bir komisyon oluşturulduğu halde, ancak 21 Nisan 1884'te Wallace [İstanbul Ortaelçisi] Bakanlar Kurulu'nun ekstra harçlarda bir uzlaşma indirimini üstleneceğini bildirdi.
> (...)
> 27 Mayıs 1905'te Amerikan elçisi John G. A. Leishman, görünüşe göre yeni bir gelir kaynağı yaratmak için dayatılan Türk depolama ücretleri konusunda Washington'a yakınıyordu. Kısa süre sonra Türk görevliler, yıllık bir vergi yerine aylık bir vergi dayatmaya başladılar. Ne var ki, o sırada Türkiye'ye Amerikan petrolü satışları inip çıkıyordu, çünkü Ruslar ucuz petrolleriyle piyasaya egemen olmaktaydılar; Türkiye'de düzenli satışı olan tek Amerikan petrolü, konut aydınlatılmasında kullanılan petroldü (Chester, 1983:215 ve 217).

Amerikan şirketlerinin ilk başlarda bölgedeki rakipsizliği, Rusya'da ve

Romanya'da petrol sanayisinin gelişerek dünya çapında Amerikan tekelini yıkmasına paralel olarak sarsılmaya başlamıştı zamanla:

> Amerikan petrol ürünlerinin Türk pazarına ithali, Rus ve Romen rekabetiyle birlikte dalgalanmaktaydı. 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde, neredeyse sadece aydınlatma amacıyla kullanılan Amerikan madeni yağ ihracatı, yıllık bir milyon dolardan fazlaydı. Fakat 1885'te Rus ve Romen kuyuları açıldığında, bunların Türk pazarına yakınlığı, onlara ürünlerinin düşük kalitesini telafi eden bir fiyat avantajı sağladı. Sonuç olarak Türk petrol tüketiminin yüzde 73'ünü Rus, geri kalanını Romen kaynakları karşılıyordu (Gordon, 1932:110-111).

ABD'nin bölgede petrol satış savaşındaki mücadelesi buna rağmen sürdü. Daha sonraki yıllarda, bölgedeki petrol kaynaklarıyla da ilgilenmeye başladıkları dönemde Amerikan şirketleri Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik şehirlerinde açtıkları temsilcilikler aracılığıyla satış için yapılan rekabette öne geçmeye çalışıyordu. Bunu başarmak ise ancak, Birinci Dünya Savaşı sonrasında, Standard Oil'in olaya ağırlığını koymasıyla mümkün olacaktı (Gordon, 1932:111).

Ama yukarıda da değindiğimiz gibi, bu arada, ABD bölgenin zengin petrol kaynaklarını fark etmiş ve bunu çıkarıp işleme konusuyla da ilgilenmeye başlamıştı:

> Temmuz 1892'de İstanbul'daki Amerikan Maslahatgüzarı H. R. Newberry, Sadrazamla bir görüşme sırasında Irak halkının petrolü yakıt olarak kullandığını öğrendi. Rusya'yı bu petrolden uzak tutmak isteyen Türk hükümeti, Amerikalı bir uzmanın bu işletmeleri inceleyip rapor etmesini istedi. "Bu hükümet" diye yazıyordu Newberry, "liberal olma eğilimindedir ve bu, petrolü denize pompalayıp Rusları bu Doğu ticaretinden silmek için bir şans olabilir." Newberry, cazibe olarak muhtemel bir imtiyazı kullanarak, John D. Rockfeller'ı bu incelemeyi üstlenmeye davet etti; fakat Standart Oil'in başkanı, yeterince avantajlı değil diye teklifi geri çevirdi (Chester, 1983:215).

CHESTER GRUBU'NUN İLK GİRİŞİMLERİ VE ULUSLARARASI REKABET (1908-1914)

a) 1908 İlkbaharı - 1911 Yazı

Yukarıda sözü edilen, bölgenin petrolünü çıkarma ve işletme imtiyazı için verilen mücadele, bu mücadeleye yeni katılan özellikle Amerikan imtiyaz avcıları ile 1908'den itibaren yeni bir boyut kazanıyordu.

> Büyük petrol şirketleri ve emperyalist devletler, petrol imtiyazını elde etme çabasındaydılar. Ön planda İngilizler ve Almanlar çarpışmaktaydı. Sonradan Amerikalılar da kervana katıldı: "İmtiyaz almak için yapılan müzakerelere

şimdi Amerikalılar da iştirak etmeye başlamışlardı. Ermeniler Yardım Teşkilatı'nda vazife almak üzere Amerika'dan gelmiş olan bir hayır işleri misyonu reisi, Ermeni piskoposların rapor ve tavsiyeleri üzerine Mezopotamya petrol kuyularına karşı büyük bir alaka göstermişti." Chester'ın ortaya çıkışı bu ilginin ifadesidir.[14]

Amiral Colby Mitchell Chester'ın bölgeye ilgisi, Ermeni ayaklanmalarını bastırma girişimleri sırasında hükümetin zarar verdiği Amerikan mallarına karşılık olarak ödenecek tazminatı tahsil etmek için, İstanbul'a yollanan Amerikan gemisi *U.S.S. Kentucky*'nin kaptanı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyareti ile başlar. Bu ayaklanma için, birçok yazar tarafından farklı tarihler (1870, 1895, 1896 vb) verilmiştir. Bunun çok önemli olduğunu düşünmüyorum. Çünkü, bu sırada arka arkaya patlak veren Ermeni ayaklanmalarından biri veya birkaçı sonucu meydana gelmiş zararların tazminatıdır söz konusu olan. Genellikle ayaklanmaların tarihi olarak verilen 1896'ya gelince, bizzat Amiral'in, 1922 Eylül'ünde yazdığına göre, hem söz konusu edilen "Ermeni Katliamı"nın (*so-called Christian massacre*) olduğu; hem de tazminat için Washington'la İstanbul arasında yazışmaların yapıldığı yıldır bu:

> 1896'da o zaman saygıdeğer Dışişleri Bakanımız olan John Hay, İstanbul'daki Maslahatgüzar Llyod Griscom'a Türklerin, misyonerlere ve Amerikan kilisesi mallarına karşı sözde saldırıların tazminatı olarak 20.000 pound, o zamanın yaklaşık 100.000 doları ödemeleri gerektiğini bildirdi. Griscom bir savaş gemisinin gelmesini istedi; ortalıkta bir savaş gemisi görünürse, parayı alabileceğine inanıyordu. O sırada ben, bu sulara gönderilen ilk Amerikan savaş gemisinin komutasındaydım (CH, 1922/9:940).

Aslında geminin görevi, daha çok, bölgedeki Amerikan görevliler için "manevi destek" (*moral support* -Chester, 1983:216) sağlamak için, "güç gösterisi" yaparak, Osmanlıları ödeme yapmaya zorlamaktı.[15] Ama düşmanca bir tablonun oluşmaması için, geminin, İstanbul'da birkaç gün fazla kalarak, yöneticilerle ilişki geliştirmesi de düşünülmüştü. Nitekim bunun sonucunda Amerikalılar, Osmanlı yöneticilerinden beklemedikleri bir ilgiyle karşılaştılar.

---

14 Avcıoğlu, 1984:154. Avcıoğlu'nun, J. Haslip, Bilinmeyen Taraflarıyla Abdülhamit, İstanbul, 1964, s. 262'yi kaynak göstererek verdiği ve başka bir yerde rastlamadığımız bu ilginç bilginin doğruluk derecesini kontrol etme olanağına sahip değiliz maalesef.

15 Gordon, 1932:243, 257. Hoffmann, 1927:111'de bu gezi "sürmekte olan bir mali sorunla ilgili olarak Sultan'ı korkutması beklenen bir 'filo gösterisi'yle ilgiliydi" deniyor.

Kentucky'nin subayları sıcak karşılandı ve Sultan Hamid, Yüzbaşı Chester'ı (daha sonra Amiral ve Chester imtiyazlarının görüşmecisi), personelini ve Maslahatgüzar Griscom'u Yıldız Sarayı'nda bir akşam yemeğinde ağırladı. Bu yemek subaylara verilen onurun bir işareti ve Birleşik Devletler hükümetine bir kompliman olarak görüldü; zira yemekte başka hiçbir konuk yoktu. En dostça davranan Sultan'dı ve Sultan'ın hemen sağında oturan Yüzbaşı Chester'a layık görülen kraliyet lütfundan Başkan'ın tam haberdar olup olmadığını özellikle sordu (Gordon, 1932:242-243).

Bu konu hakkında Laurence Shaw Moore, Amiral'le yaptığı görüşmeden sonra kaleme aldığı ve *Asia* dergisinde Temmuz 1923'te yayımlanan bir yazısında şunları söylüyor:

Amiral Chester Sarayda bir akşam yemeğine kabul edildi ve Abdülhamid'in yanı başında oturtuldu. O akşam "Kızıl Sultan" Amiral'i özel bir görüşme için kenara çekti ve Türkiye ile Birleşik Devletler arasında daha yakın dostluk ve ticaret bağları olabileceğine dair bir isteği ifade ederek, en takdir edici kelimelerle Birleşik Devletler'den söz etti (*Asia*, 1923/7:521).

Gordon'a göre, bu görüşmelerde, asıl konu olan tazminattan söz edilmeyerek, bu sorunun çözümü sonraya ertelendi. Nitekim, ancak 1901 yılının Haziran ayında Osmanlı Bankası'na tazminat bedeli olarak 83.600 dolar yatırıldığı haberi geldi (Gordon, 1932:243). Amiral'in kendisi ise, 1922 Eylül'ünde yayımlanan yazısında, bir Amerikan savaş gemisinin bu sularda görülmesinin Ruslarda yarattığı rahatsızlığı ve bu tazminat miktarı konusunda ilginç pazarlığı şöyle anlatıyor:

Bunun üzerine (gemileri orada bulunan ve Türkiye'nin zenginliklerine göz diken) Ruslar girip Amerikalıları "durdurma"yı teklif ettiler. Bu yüzden, Rusları çekemeyen Almanlar Bâbıâli'ye şunu tavsiye ettiler: "Ne pahasına olursa olsun Ruslardan uzak durun. Amerikalılara istedikleri tazminatı ödeyin ve onlardan kurtulun."
Bâbıâli, "Borcumuz ne kadardır?" diye sordu Mr. Griscom'a.
Griscom, "Yirmi bin pound, yaklaşık yüz bin dolar" diye yanıtladı.
"Ya, bu kadar çok mu!"
"Evet, tam o kadar."
Sonunda 19.000 pounda anlaştık ve o zamandan beri Türklerle ilgilenmekteyim ve sürekli bir Türk araştırmacısıyım. Onları tanıdıkça, daha çok sevdim (CH, 1922/9:940).

Amiral'in yakın dostlarından olan ve sonraki yıllarda Chester Grubu'nun Türkiye'deki girişimlerinde rol alan Henry Woodhouse, bu ziyaretle ilgili olarak şunları söylüyor:

Tuğamiral Chester imtiyaz almak üzere yaşlı Sultan Abdülhamid'in gözünü korkutmak için gambot diplomasisi gösterisine girmedi ve Sultan bundan çok olumlu etkilendi. Amerikan temsilcisi Lloyd Griscom da, diplomatik görüşmeleri ilgili bütün Amerikalıların saygınlığını arttıracak şekilde yürüttü. Uzun süredir tereddüt içinde olan Cramp Company of Philadelphia tarafından bir Türk kruvazörü inşa edilmesi için bir sözleşme, misyoner iddialarıyla bağlantılı olarak hemen kaydedildi. Tuğamiral Chester, Amerika'da inşa edilmesini istediği büyük bir gemi siparişi vermek üzere olduğunu kendisine bildiren Sultan'ın danışmanı gibi davrandı. Sultan, Robert Koleji'nin imtiyazını, 1866'da İstanbul'u ziyareti üzerine Amiral Farragut'a verilen kredıyi de genişletti. Chester'ın nüfuzu olmasaydı, imtiyaz genişletilmeyebilirdi (CH, 1922/3:954).
Yıllarca Tuğamiral Colby M. Chester ile birlikte olmuş olan bu makalenin yazarına, iki yıl önce Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi'nin örgütleme ve yeni Türk hükümetine Chester iddialarını onaylamak üzere sunulacak planları şekillendirme görevi verildi (CH, 1923/7:393).

Bu ziyareti sırasında Chester, ayrıca, bölgede bir demiryolu yapımı ile ilgili yatırımlar konusundaki sorularına olumlu ve umut verici cevaplar alınca, bunu New York'taki iş çevrelerine aktaracağını ve (Abdülhamid'in isteğine uygun olarak) onları bölgede yatırıma çağıracağını söyledi (Gordon, 1932:257 ve Chester, 1983:216).

Chester'ın bu ilk ziyaretinin tarihi kendi başına bir tartışma konusudur aslında. Çünkü, bu konuya değinen hemen her araştırmacı ayrı bir tarih vermiştir.

1899: Başından beri Chester Projesi'ni yakından takip eden, Chester'a yakın biri olan ve daha sonra şirketin müdürlüğünü yapacak olan Woodhouse'un Mart 1922'de yayımladığı makalede, bu ziyaretin tarihi 1899 olarak verilmektedir (Asia, 1922/3:953-954). Shwadran da -bu yazıyı kaynak göstererek- 1899 yılını vermiş (Shwadran, 1973:197). Bu tarihi veren diğer kaynaklar ise şunlar: Chester, 1983:216; Denny, 1930:264 ve Hoffman, 1927:111. Amiral'i evinde ziyaret ederek kendisiyle görüştüğünü söyleyen Laurence Shaw Moore da Amiral'in 1899 yılında yola çıktığını söylemektedir (Asia, 1923/7:521).

1900: Chester'ın kısa bir biyografisini kaleme alan Westcott, Chester'ın İstanbul'a yollanma yılını 1900 olarak veriyor (Westcott, 1950:171). Yine, konuyla ilgili Amerikan Dışişleri belgelerini inceleyerek ve bunlara dayanarak daha çok Amerikan Dışişleri açısından konuya yaklaşan bir kitap yayımlayan DeNovo da, Amiral'in İstanbul'a yollanma yılı olarak 1900 yılını veriyor (DeNovo, 1963:60). Bu çalışmayı ve Westcott'un çalışmasını kaynak gösteren İlkin de aynı yılı veriyor (İlkin, 1983:741). İstanbul'daki Amerikan elçilik belgelerini ve dönemin yerel basınını kaynak gösteren Gor-

don'da bu tarih, bir yerde 1901 olarak verilmesine rağmen (Gordon, 1932:257), bir başka yerde (Gordon, 1932:242-243) ve onu kaynak gösteren Tezel'de 1900 olarak verilmiş (Tezel, 1964:290).

Amiral'in yaşam öyküsünü veren bir kaynakta ayrıca, Chester'ın, 1902 yılında emekliye ayrıldığı 1906 yılına kadar Denizcilik Araştırma'da (Naval Observatory) müdür olarak çalıştığı ve bu arada 1903 yılında tuğamiralliğe terfi ettiği belirtilmiş (Westcott, 1950:171). Aynı kaynağa göre, Amiral'in Arthur Tremaine ve Colby Mitchell, Jr. adlı iki çocuğu vardı. Kendisiyle aynı adı taşıyan çocuğunu babasından ayırt etmek için, bundan sonra, babayı Amiral veya sadece Chester olarak ve oğlunu ise Chester, Jr. olarak anacağım.

Bu ziyaretten yıllar sonra, C. Arthur Moore, Jr., Türkiye ziyareti sırasında kurduğu planlarına daha sonra Chester ailesini de katmak isteyince, Amiral'in Türkiye'ye ilgisi yeniden uyanacaktı. Gordon, 1932'de, bu ziyaretin 1907'de gerçekleştiği yazılı:

> O yıl [1907] Mr. Arthur Moore [Jr.] ile Mr. Homer Davenport, at satın almak üzere Arabistan'a gittiler. Yolculukları sırasında Halep'i İskenderun limanına bağlayan bir demiryolu ihtimali konusunda heyecanlandılar (Gordon, 1932:257).

DeNovo, 1963:60'da, bu tarih 1906 olarak verilmiş. Çavdar, Moore ve Davenport'un "Yakındoğu gezisi" için 1907 tarihini verirken, Arthur Chester'ın da aynı yılın sonlarında "Doğu Türkiye Demiryolu projesini tanıtmak için Türkiye'ye geldiğini" söylüyor (Çavdar, 1974:107). Yukarıda yazısına değindiğimiz ve Amiral'in yanı sıra bu geziyi gerçekleştiren C. Arthur Moore'la da görüşen L. Shaw Moore ise gezi için şu bilgilere yer vermektedir:

> Amiral'in aktif devlet görevinden emekli olduğu yıl, 1906'da, New Yorklu Mr. C. Arthur Moore, Jr., Arap atları satın almakta olan Mr. Homer Davenport'un refakatinde Suriye'ye gitmek üzere yola çıktı. Mr. Moore, kısa süre içinde Mr. Davenport'u at satın alma işiyle başbaşa bırakıp, rehber ve yük hayvanlarıyla birlikte Halep'in doğusunda bir gezintiye çıktı. Fırat'ı geçip, Halep'ten yaklaşık 180 mil uzakta bulunan Diyarbakır'a kadar gitti (*Asia*, 1923/7:521).

Daha sonra yazar, bu geziyi yapan Arthur Moore, Jr.'ın, gezinin sonucu ile ilgili şu ilginç sözlerine yer vermektedir:

> Bir demiryolu fikri ve bunun ülkenin kalkınmasına vereceği itilim düşüncesi bu gezi sırasında aklıma geldi. Halep konsolosumuz Mr. Jesse B. Jackson bana cesaret verdi. Halep'ten Asi ırmağı boyunca denize giden yolu araştırdıktan sonra, ülke için bir demiryolunun propagandasını yapmak üzere Birleşik Dev-

letler'e döndüm. Kayınbiraderim Colby M. Chester Jr. coşkumu hemen yakaladı ve çok fazla güçlük çekmeden babalarımızı girişimi düşünmeye ikna edebildik. 1907 yılı, dış projeler için uygun bir yıl değildi; fakat 1908'de, Amiral Chester, Mr. E. C. Converse, babam Mr. McArthur ve grup halinde başka birçok önde gelen finansörle Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi kuruldu. Bu, Chester projesinin en azından başlangıcıdır (*Asia*, 1923/7:521).

Kısaca özetleyecek olursak, Moore Jr., Halep'ten İskenderun'a, Akdeniz kıyısına uzanacak bu demiryolu hattı projesini önce, kayınbiraderi Colby M. Chester, Jr.'a açtı. Daha sonra bu ikili, babaları Moore ve Amiral'in de desteğini aldı. Baba Moore, bir demiryolu şirketi olan Manning, Maxwell and Moore adlı şirketin ortaklarındandı. Chester, Jr. ise şirketin hazinedarıydı. 1905'te ordudan ayrılmış olan küçük kardeşi, deniz binbaşısı Arthur Chester ise aynı şirkette, planlanan demiryolları hatlarının ön araştırmaları konusunda yardımcı oluyordu (DeNovo, 1963:60).

1908 yazında, Amiral, Başkan Theodore Roosevelt'in, Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla verdiği yetkiyle (Westcott, 1950:171) Cenevre'deki IX. Uluslararası Coğrafyacılar Konferansı'na temsilci olarak gönderildi. Bu konferanstan sonra İstanbul'a giden Amiral, burada hem Dışişleri'nin hem de Denizcilik Bakanlığı'nın onayıyla ticari girişim olanaklarını araştıracaktı. Ayrıca, Amiral Boston ve New York ticaret odalarının da bir temsilcisi konumundaydı bu ziyaretinde. Elinde Chamber of Commerce ve Board of Trade and Transportation of New York'un görev belgeleri vardı.[16] Tüm bu resmi görevlerinin yanı sıra, Amiral, kendi grubunun da temsilcisi konumundaydı:

> Aynı zamanda Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi tarafından İstanbul'u ziyaret edip, Küçük Asya ve Mezopotamya demiryolu için görüşmeleri başlatma görevi de verildi (*Asia*, 1923/7:521. Ayrıca bkz. DeNovo, 1963:61 ve Shwadran, 1973:197).

Amiral, yola çıkmadan önce, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki girişimleri için, Amerikan resmi makamlarından destek almaya çalıştı:

> Türkiye'ye gitmek üzere yola çıkmadan önce, faaliyetlerine Amerikan hükümetinden destek sağlamak çabasıyla Dışişleri Bakanı Eihu Root'a başvurdu. Root kişisel destek verdi, kuşkusuz, Başkan Theodore Roosevelt de cesaret verdiği halde ABD'nin o sırada Ortadoğu'yla ticaretinin çok az olduğunun farkındaydı (Chester, 1983: 216-217 ve CH, 1922/3:955).

---

16 Amiral'in Chamber of Commerce, New York'tan aldığı Mayıs 1908 tarihli görev belgesinin tam metni için bkz. CH, 1922/3:954-955.

Amiral'in konferansa ve ardından Ortadoğu'ya yollanmasının nedeni, Türkiye'yi ilk ziyaretinden sonra, bu bölgede yatırımlar yapılması yönünde ABD'de işadamları ve resmi yetkililer nezdinde sürekli olarak girişimlerde bulunmuş olmasıydı (CH-1922/3:954). Amiral'in kendisi, yıllar sonra, 30.3.1921 tarihinde Dışişleri'ne yaptığı başvuruda, kendisinin bu bölgeye yollanmış olmasının nedeni olarak, "Osmanlı yöneticileriyle arasının iyi olması"nı gösteriyor (Chester, 1983:217).

Amerikalılar bölgeye ilgi duymaya başladıklarında Osmanlı İmparatorluğu toprakları Avrupalı devletlerin nüfuz alanlarına bölünmüştü. O güne kadar bu nüfuz alanı savaşının nispeten dışında kalmış olan ve bölgeye sonradan giren Almanların ve Amerikalıların iştahını Anadolu'nun iç bölgeleri (Orta ve Doğu Anadolu) ve Mezopotamya kabartmaktaydı.

Kent, Amiral'in, 1908 Mart'ında, Halep'ten İskenderun'a bir demiryolu hattı ve İstanbul'un telefon hatlarının yapımı için Abdülhamid'den imtiyaz talebinde bulunduğunu belirtiyor (Kent, 1976:26, 220). Oysa yukarıda da belirtildiği gibi, DeNovo, 1963:61'de, Chester'ın 1908 yazında Türkiye'ye geldiği belirtiliyor. Nitekim Amiral'in önce Cenevre'de yukarıda sözü edilen konferansa katılmış olması durumunda bu olasılık daha büyüktür. Gordon, 1932:257'de, Chester'ın oğlunun Martta başvurduğu belirtiliyor. Kanımca, oğlu daha önce İstanbul'a gelmiş ve imtiyaz için başvurmuş olabilir. Nitekim, yukarıda değindiğimiz gibi, Çavdar, 1974:107'de Amiral'in oğlunun 1907 sonunda İstanbul'a geldiği ve "Mart 1908'de Chester imtiyazı elde etmek için ön temaslarda bulunup cesaret verici cevaplar alınca" (*age.*: 108), Chester Projesi'nin "birden ön plana çıktığı" belirtiliyor. Diğer yandan, Longrigg, 1968:28'de ise, Chester'ın Ocak 1908'de İstanbul'a geldiği belirtilmiş! Chester, 1983:216'da yanlış bir biçimde, "1908'de, Tuğamiral Colby M. Chester yönetiminde bir Amerikan grubu Sultan'dan bir imtiyaz da elde etmişti" deniliyor. Aynı kaynakta, elde edildiği iddia edilen bu imtiyazla ilgili olarak şu ifadelere de yer veriliyor:

> Türkiye'nin bayındırlık işlerinin pek çoğunu, özellikle demiryollarını yapma karşılığında Chester, Ergani bakır madenlerini ve Mezopotamya'da ve İran sınırında bulunan Türk petrol alanlarını işletme hakkını aldı. Sultan, öteki altın, gümüş ve bakır madenlerini ek olarak vermişti. Chester'ın hangi petrol alanlarının ve maden ocaklarının kârlı olduğunu belirleyene kadar demiryolu inşa etmesi beklenmiyordu; bunu belirledikten sonra, bu alanları kendi demiryolu sistemiyle birbirine bağlayabilirdi. Osmanlı hükümeti, demiryolu inşa maliyetinin yarısını karşılayan büyük bir "kilometre garanti"sini, yanı sıra yıllık bir sübvansiyonu Chester'a ödemeyi de kabul etmişti. İmtiyaz hemen yürürlüğe

girdi. İşe başlama konusunda hiçbir kısıtlama ya da zaman sınırlaması olmaksızın, doksan dokuz yıllığına uzatılacaktı (Chester, 1983:217).

Kaynak verilmeden aktarılan bu bilgilerin kaynağı, muhtemelen, Woodhouse'un benzer bilgilere yer verdiği, yukarıda sözü edilen makalesidir. Woodhouse, Chester'ın bu dönemdeki girişimlerini özetlediği bu makalesinde, Amiral'in İstanbul'u ziyareti sırasında ("Mayıs ve Haziran 1908'de"), Abdülhamid'den büyük vaatler aldığını yazmaktadır:

> Bu nedenle Sultan, Chester'ın 1908 ziyaretinde, fiilen Türkiye'nin bütün bayındırlık işlerinin uygun maliyet ödeme garantileriyle yapılmasını da kapsayan geniş bir imtiyazı kendisine bahşetti.
> Chester topluluğunun sermayedarları ödüllendirmek üzere önce Sultan'la, ardından Jön Türkler'le birlikte yaptığı planın iki temel özelliği, Ergani bakır madeni ve hem Mezopotamya'daki, hem de İran sınırında Dicle ırmağı boyundaki petrol alanları ile başka birçok altın, gümüş, bakır madenleri ve Amerikalı imtiyaz sahiplerinin ilgi alanına giren öteki değerli mallardı. Demiryolu hattının Chester topluluğunun üstlenmek istemediği kısımlarıyla ilgili olarak, sözleşmede önemli bir kilometre garantisi teklif edildi.
> Amiral Chester iki ülke arasında dostane ilişkiler kurmayı üstlenmiş olduğu için, Sultan Abdülhamid, Osmanlı hükümetinin inşa edilen her kilometre için Chester topluluğuna ödeyeceği büyük bir "kilometre garantisi"yle, demiryolu inşaat maliyetinin yarısını karşılayacak bir garantiyle ve demiryoluna yatırılan toplam sermayenin yüzde 5 ila 8'i tutarında yıllık bir sübvansiyonla bu imtiyazları verdi.
> Abdülhamid, demiryollarının, inşa edildiklerinde kendi kendine yeterli olmasını ve Osmanlı İmparatorluğu için bir değeri temsil etmesini güvenceye alacak şekilde yeri kararlaştırılmadan birkaç yıl önce petrol alanlarını ve madenleri araştırma ve işletme hakkını da verdi.
> (...)
> Chester topluluğunun temsilcileri tarafından Küçük Asya ve Suriye'de yapılan iki yıllık araştırmadan sonra, kesin operasyon planları hazırlandı ve yabancılara imtiyaz vermeye tek yetkili güç olan Osmanlı parlamentosunun onaylayacağı resmi bir sözleşmeye dahil edildi (CH, 1922/3:955-956).

Kaynak belirtilmeden hikâyesi anlatılan ve Abdülhamid tarafından verildiği iddia edildiği halde hiçbir zaman hayata geçirilemeyecek olan bu imtiyazla ilgili olarak, aynı yerde, anlaşmanın Jön Türk Devrimi ile iktidardan uzaklaştırılan Abdülhamid'den sonra başa geçen V. Mehmed ve Jön Türkler tarafından da desteklendiği belirtiliyor. Anlaşılan Woodhouse oldukça kaba hatlarıyla özetlediği bu dönemdeki girişimleri anlatırken, yazıyı yazdığı dönemde Chester yeni girişimlerine başlayacağı için, temkinli olmaktan uzak bir değerlendirme yapıyor. Bu ilk dönemle ilgili tartışma götürecek bilgiler-

den sonra yazar, ilerde değineceğimiz gelişmelere yer verirken bu anlaşmanın Meclis'e kadar gelip onaylanmadığını kabul ediyor. Oysa, yukarıda da belirttiğimiz gibi, Gordon, başvurunun 1908 Martında Amiral'in oğlu tarafından yapıldığını belirtirken bambaşka bir projeden söz ediyor:

> Amiralin oğlu Deniz Yarbay Arthur Chester, önerilen demiryolunun planını hazırlamak üzere İstanbul'a geldi. Mart 1908'de imtiyaz için resmi başvuru yapıldı. Cevap yine olumluydu, genç Chester hattın tam güzergâhını kararlaştırmak üzere Halep'e geçti. (...) Mr. [Arthur] Chester Halep'ten deniz kıyısına önerilen güzergâhı inceledi ve alternatif bir güzergâhı da gözden geçirdikten sonra, birincisini onayladı. Demiryolunun sahilden İskenderun'a gitmesi planından yana değildi, aynı adlı ırmak ağzının limanı geliştirmek için mükemmel fırsatlar sunduğu Süveydiye'de [Samandağ] liman tesislerinin geliştirilmesini önerdi (Gordon, 1932:257-258).

Nitekim, Amiral de, 1923 yılında, L. S. Moore'la yaptığı söyleşide, aynı yönde bilgi vermektedir:

> İlk demiryolu projesi, elbette, Mr. Moore'un önerdiği güzergâhtı. Yol, Asi ırmağının seyrini izleyip, Süveydiye'den Antakya'ya uzanacaktı. Bu noktadan, denizden 60 mil uzaklıktaki Halep'e dönecekti (*Asia*, 1923/7:521-522).

Chester'ın bu ilk girişimleriyle ilgili bir başka kaynak da, Chester Projesi'nin 1923'te TBMM'de tartışıldığı toplantıda konuşma yapan ve 1908'de Demiryolları Müdürlüğü'ne atandığını söyleyen Muhtar Bey'in anlattıklarıdır. Muhtar Bey, Chester ile görüşmeleri bizzat kendisinin yaptığını söylüyor. 1908'de başlatılan bu görüşmeler sonucu varılan ilk anlaşma 1909'da Meclis'e sunulmuştur. Genelde Chester Projesi'ni destekleyen Muhtar Bey, daha sonra Chester'ın "dar hat" inşa etme önerisine ve beraber hazırlamış oldukları anlaşma metni üzerinde 14 ayrı değişiklik önerisi sunmasına karşı çıkmış ve her şeye rağmen projede bu değişiklikleri yaptırmayı başaran Chester'ın projesine itirazlarını Meclis'te yapılan görüşmeler sırasında dile getirmiştir (TBMM-ZC, 1923:506).

Moore Jr. tarafından düşünülmüş olan bu ilk projede öngörülen "Halep-İskenderun Hattı", Almanların sert tepkileri sonucu, daha önce imzalanmış olan Bağdat Demiryolu Anlaşması'na ters olduğu gerekçesiyle, İstanbul'da pek ilgi görmedi. Ancak, Jön Türkler'in Chester Grubu'na gösterdikleri yakınlık, birkaç ay sonra, daha kapsamlı projeye neden olacaktı. Bu proje, daha önce J. G. White Construction Company tarafından hazırlanan projenin bir benzeriydi (*Asia*, 1923/7:522).

Bu arada Arthur Chester İstanbul'da ikamet ederek, şirketin girişimle-

rini oradan devam ettirmeye başlamıştı (Kent, 1976:26). Anlaşılan 1908 yılından sonra Arthur Chester sürekli İstanbul'da yaşamaya başlamıştır. Çünkü, Arthur Tremaine Chester'ın Ekim 1923'te *The Current History Magazine*'de yayımlanan yazısının başında, "on beş yıldan beri İstanbul'da ikamet ettiği" belirtilmektedir. Bu yazısında Arthur Chester, 1909 (yazıda yanlışlıkla 1919 basılmış) yılındaki, Meşrutiyet aleyhtarı 31 Mart Olayı sırasında, çocukları ve eşiyle birlikte sokaklarda her zamanki gibi rahatça alışverişlerini yaptıklarını anlatmaktadır (CH, 1923/10:79, 80). Aynı kişinin Şubat 1923'te aynı dergide yayımlanan yazısında ise 1909'da parlamentodaki bir görüşmeyi izlediğini öğreniyoruz (CH, 1923/2:763). Amiral Chester, 1922 Şubat'ında Dışişleri'ne yaptığı yazılı başvuruda şunları söylemektedir:

> Deniz Yarbay Chester (...) 1911'de, Osmanlı hükümetiyle Türkiye'deki demiryollarının inşası ve madenlerin işletilmesiyle ilgili görüşmeleri yürüttü (PRFRUS, 1922/II:967).

Amiral Chester'ın 1922 Eylülünde yayımlanan bir yazısından, bir süre sonra "Amerikan Denizcilik Birliği'nin temsilcisi olarak ... İstanbul'da" çalışmaya başladığını anladığımız Arthur Chester'ın, çocuklarının da İstanbul'da American College'de okuduğunu öğreniyoruz (CH, 1922/9:942). PRFRUS, 1921/II:917'de aktarılan, 1920 yılının Haziran ayında kaleme alınmış, Amiral'in Dışişleri'ne yaptığı bir ziyaretle ilgili bir "memorandum"da, "Bay Arthur T. Chester, pek yakında, Amerikan Denizcilik Birliği'nin resmi temsilcisi olacağı İstanbul'a gelecek" dendiğine göre, Arthur Chester'ın savaş yıllarında Amerika'ya dönmüş olması ve daha sonra bu görev için tekrar İstanbul'a gelmiş olması muhtemeldir. Aynı yerde verilen bilgiye göre, bu tarihte Amiral'in kızı da İstanbul'da bir yardım kuruluşunda çalışmakta ve Chester Projesi'yle de ilgilenmektedir.

1909 yazının sonlarında (Kent, 1976:26'da "Ağustosta" deniyor) bu grup, Sivas'tan başlayıp, Harput, Ergani, Diyarbakır, Musul, Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye uzanacak bir demiryolunun imtiyazı için başvurdu. Projeye göre, ayrıca, Samsun'a bir kol, Halep üzerinden Akdeniz'e ve Bitlis üzerinden Van'a bir kol öngörülmekteydi. En az yüz milyon dolara mal olacak olan bu yatırımla, toplam iki bin kilometrelik bir hat döşenecekti. Söz konusu bölgenin zengin maden kaynaklarından haberdar olan grup, bu imtiyazla bu madenlerin işletme hakkını da elde edecekti. Ayrıca demiryolu inşasında kullanılacak malzemelerin ticaretinden de kâr beklentileri vardı.[17]

---

17 DeNovo, 1963:61 ve Kent, 1976:26. Aynı yerde Kent, anlaşmayo göre şirkete 16 aylığına bölgede moden aroma tekelinin verilmesinin öngörüldüğünü ve bu süreden

Bu ilk proje, ileride değineceğimiz Glasgow'un projesinin İstanbul'da ilgi görmesi nedeniyle Chester Grubu tarafından üstlenilmesiyle ve "daha nafi" şartlarla gerçekleştirileceği teklifiyle kabul edildi.[18]

Amerikan Dışişleri belgelerini kaynak gösteren bir çalışmada bu anlaşma ile ilgili şu satırlara yer verilmiş:

> 1909'da Amiral Chester bir liman ile üç demiryolu hattı -Harput'tan Ergani, Diyarbakır ve Bitlis üzerinden Van Gölü'ne; Yumurtalık'tan "a" hattı üzerinde bir noktaya; "a" hattı üzerinde bir noktadan, Musul ve Kerkük üzerinden Süleymaniye ve İran sınırına- inşa etme imtiyazı için Türk hükümetiyle anlaştı. İmtiyaz, hattın her iki yakasındaki yirmi kilometrelik alanda bulunan madenlerin, petrol dahil, haklarını da veriyordu ve Chester, 20.000 Türk lirası tutarında "ihtiyat" akçesini depozito olarak yatırdı (Shwadran, 1973:197-198).

1927 yılında yayımlanan Almanca bir kitapta ise, bu anlaşma ile ilgili olarak şu bilgilere yer veriliyor:

> 99 yıl sürecek demiryolu imtiyazıyla birlikte, rayların her iki tarafından 20 km'lik bir mesafedeki yeraltı kaynaklarının işletme hakları da verilmişti. İmtiyaza eklenen bu haklar öncelikle Ergani'nin bakır, Musul'un petrol yatakları ve Chester tarafından (muhtemelen doğru olarak) tahmin edilen Bitlis ve Van'ın petrol kaynakları ile ilgiliydi (Hoffman, 1927:111).

Özetleyecek olursak, bu dönemde Anadolu'da demiryolu yapımı ile ilgili olarak Nafia Nezaretı'ne yedi ayrı başvuru oldu (TBMM-ZC, 1923:438).

> Bunların bir bölümü Batı Anadolu ve Trakya'da bazı hatlar yapmayı, hatta bir tanesi asma köprü ile boğaz üzerinden Anadolu'ya demiryolu döşenmesini planlıyordu. Hükümet ise, "İttihat"ın sağlanabilmesi için özellikle Doğu ve Güney Anadolu'da yapılacak demiryollarını tercih ediyordu (İlkin, 1983:741).

Bu yedi müracaatçıdan ilk başta ilgiyi çeken bir İngiliz-Amerikan firması olan J. G. White and Company oldu. (Bu firmanın Dr. Bruce Glasgow aracılığıyla İstanbul'daki girişimlerine ve sundukları proje taslağına ileride değinilecek). Chester böylece, bölgenin demiryollarının yapımı için süren uluslararası sert bir rekabetin içinden başarıyla çıkmıştı.

Bu karışık ortamda, Chester'ın her şeye rağmen elde ettiği başarılarından sonra, bölgedeki zenginliklerden pay alamama ve genelde nüfuz sa-

---

sonra şirket ile kesin anlaşma yapılabileceğini yazıyor. DeNovo, 1963:73'te de aynı yönde bilgi var.

18 Glasgow'un ve Chester'ın proje taslakları için bkz. TBMM-ZC:437-440. Almancası için bkz. Schweer, 1927: 222-223.

vaşında geri kalma kaygısıyla başından beri D'Archy grubunu destekleyen İngilizler arasında, bölgedeki diğer büyük gücü oluşturan ve 1904 anlaşmasına dayanarak hak iddia eden Alman Deutsche Bank ile işbirliği yapma yönünde görüşler de ortaya çıkmaya başlamıştı. (Osmanlı Düyun-ı Umumiye müdürü Sir Adam Block bu görüşte olan önemli şahsiyetlerdendi). Bunun diğer bir nedeni de D'Archy grubunun temsilcisi Nichols'un bir türlü sonuç alamayan görüşmeleriydi. Bundan en çok şikâyetçi olanların başında O'Connors gelmekteydi. Nitekim, bu nedenle Sultan'a olayı bizzat götürme düşüncesini, ancak Nichols'un "daha güçlü oldukları bir tarihe kadar beklenmesi" teklifi üzerine ertelemişti. Ama 23 Temmuz 1908 devrimi ile böyle bir imkân tamamen ortadan kalktı. Çünkü bu devrimden sonra, Eylül 1908'de (Padişahın daha önce çıkardığı iradelerle kendi mülkiyetine geçirdiği) bölgenin yeraltı kaynakları Maliye Nezareti'nin mülkiyetine geçtiğinden, bölgedeki petrol için tüm imtiyaz görüşmelerinin, artık, Hazine-i Hassa yerine Maliye Nezareti ile yapılması gerekiyordu:[19]

> Bu, Nisan'da tahttan indirildikten sonra Abdülhamid'in yerine geçen Sultan V. Mehmed'in bir fermanıyla Mayıs 1909'da teyit edildi (Longrigg, 1968:29).

Osmanlı İmparatorluğu'nda daha önce de Maden Kanunu'nda değişiklikler yapılarak girişimcilerin yeraltı kaynakları ile ilgili yatırımları kolaylaştırılmaya çalışılmıştı:

> Osmanlı İmparatorluğu'nda 1886 tarihli Maden Kanunu 1901'de değiştirildi ve 1906'da Osmanlı uyruklarına da kiralama hakkı tanıyan daha liberal bir kanun getirildi (Issawi, 1966:198).

Bunlardan, özellikle 1906'da yapılan değişiklik, İngilizler'in, Osmanlı Devleti'nin gümrük oranlarını % 8'den % 11'e çıkarılmasını kabul etmesi için getirilmiş kolaylıkları içeriyordu. Nitekim bu gümrük artışı 1 Temmuz 1907'de Avrupalı devletlerin onayı alındıktan sonra gerçekleşti (Schwertfeger, 1927/5:30; DAAA, 1927, Bd.12:Kapitel 163).

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları ve petrol imtiyazı savaşı, 1908'deki Jön Türk Devrimi'yle yeni bir döneme giriyordu:

> 1908'de Jön Türk devrimi oldu. Devrimin İngiliz politikasında ilk anda uyandırdığı izlenim, Jön Türk rejimini Abdülhamid'in Alman çizgisinden ayırıp,

---

19 Kent, 1976:22. Longrigg, 1968:28-29. Bu yetki transferi ile ilgili olarak ayrıca bkz. "The Mesopotamian Oilfields", Oil Engineering and Finance, 17 Şubat 1923, s. 200-202.

Alman düşmanlığına çark ettirmenin mümkün olabileceği yolundaydı (Hoffman, 1927:68).

Nitekim, Jön Türk devriminden sonra Almanya'nın Türkiye'deki yerini büyük oranda İngilizler ve Fransızlar almaya başlamıştı. Bölgedeki rekabette "1908'lerde İngiltere'nin düşmanı Rusya değil Almanya idi." (Ahmad, 1986:175) İngilizler devrimin ilk yıllarında Almanlarla bölgedeki rekabetlerinde öne geçtiler. Almanya'nın itibarı hergün biraz daha azalmakta, bunun sonucu olarak da Bağdat Demiryolları imtiyazı bile şüpheyle yeniden gözden geçirilmekteydi (Earle, 1966:217-222 ve Longrigg, 1953:60). Birçok nedenden dolayı bu devrim "İngiliz yanlısı" olarak nitelendirilmekteydi:

> Jön Türkler'in Alman aleyhtarlığı ve İngiliz-Fransız eğilimleri değişik biçimlerde kendilerini belli etmiştir. Sözgelişi, 1909'da Osmanlı donanmasının başına bir İngiliz amirali getirilmiş ve İngiliz deniz subayları 1914 savaşı patlak verinceye kadar Türk savaş gemilerini yönetmişlerdir. 1909'da Sir Ernest Cassel, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz yatırımlarını teşvik amacıyla, Türkiye Milli Bankası'nı kurmaya davet edilmiştir. Aynı yıl içinde Sir Wiliam Willcocks, Nafia Nezareti'ne danışman mühendis olarak getirilmiş ve Mezopotamya ovasının sulanması için hazırladığı planlar uygulamaya konulmuştur. Bir İngiliz bankeri olan Sir Richard Crawford, Maliye Nezareti danışmanlığına atanmıştır. Bir İngiliz yargıcı, Adliye Nezareti Genel Müfettişi yapılmıştır. İngiliz konsoloslarından biri, Dahiliye Nezareti Genel Müfettişi olmuştur. Daha sonra, Anadolu'da siyasi ve idari reformları hazırlayacak olan komisyonun başına Lord Milner'in getirilmesi düşünülmüştür. Bir Fransız subayı, Jandarma Genel Müfettişi yapılmıştır. 1910 Haziranında bir Fransız şirketine Soma ile Bandırma arasında demiryolu yapması için önemli bir imtiyaz verilmiştir. Bir yıl sonra da İstanbul'un telefon şebekesi bir İngiliz-Fransız ortaklığına bırakılmıştır (Earle, 1972:239. İngilizcesi için bkz. Earle, 1966:220-221).

İngilizlerin, Jön Türk Devrimi'nin hemen ardından yaşadığı bu başarı duygusu, çok uzun sürmedi:

> İngilizler Jön Türk rejimiyle ilgili umutları konusunda tamamen yanılmışlardı. Jön Türkler bizden kopmak yerine, İmparatorluklarının mevcut dış politikasına sıkı sıkıya sarıldılar (Hoffman, 1927:70).

Jön Türkler'in devrimden sonraki ilk yıllarda, İtilaf Devletleri'nden yana ve Almanya aleyhinde tavrı, ancak 1910 yılına kadar sürebildi (Longrigg, 1953:60 ve Earle, 1972:141). Çünkü bu arada Jön Türkler arasında İngilizlere karşı güvensizlik duygusu gelişmekteydi. Özellikle "Abdülhamid'in tahttan indirilmesine yol açan başarısız 1909 darbesinde (31 Mart Olayı)

İngiltere'nin parmağının bulunduğunun anlaşılması ve İngilizlerin Girit sorununda Osmanlılara karşı Yunanistan'ı kışkırtması bu güvensizliği arttırdı" (Rathmann, 1982:98). Bu arada, Almanya'nın, Jön Türkler'e karşı ilk dönemlerdeki dışlayıcı ve umursamaz tavrı değişmişti. Bu, daha önce yaşanan Balkan Savaşı sırasındaki Almanya'nın, Osmanlılara karşı, Avusturya yanlısı politikalarının etkisinin ortadan kalkması için çok önemliydi. Ayrıca, Türkiye içerisinde, Avrupamerkezci modern standardizasyonun sonucu olarak gelişen ayrılıkçı ulusal hareketler konusunda Almanya, diğer büyük güçlerin tersine, açıkça Jön Türkler'den yana tavır sergilemekteydi. Bir yandan da Jön Türkler içinde Alman kültürünün etkisiyle yetişmiş askeri kanadın üstünlüğü iyice belirginleşti. Bu gelişmelerle ilgili en etkili faktör ise, 1910'da, Osmanlı İmparatorluğu'nun acilen ihtiyaç duyduğu borç parayı, İngiltere ve Fransa nezdindeki başarısız girişimlerden sonra Almanya'dan temin etmesi oldu (Özyüksel, 1988:229; Earle, 1972:241-250; Kocabaş, 1988:131-135; Kocabaş, 1985:132-144 ve Rathmann, 1982:89-104).

Osmanlı yöneticilerinin demiryolu yapımıyla ilgili planları, devrimden sonra da değişmemişti:

> İlk Jön Türk hükümetleri büyük bir enerjiyle kendilerini demiryolu inşaatının sorunlarına verdiler. Daha 1 Aralık 1908'de Nafia Bakanı Noradunkyan, hükümete birbiriyle bağlantılı bir demiryolu ağının kurulması için bir plan sundu. (...) Parlamentonun bir komisyon raporunda (1909 Temmuzu), sekiz Doğu Anadolu vilayetinin mevcut ulaşım ağına bağlanması için yaklaşık 3.000 km'lik yeni demiryolunun gerekli görüldüğü belirtiliyordu (Hiller, 1985:161).

Jön Türkler de -önceki yönetim gibi- demiryolları için söz konusu hiçbir imtiyaz talebine kesin olumsuz cevap vermeyerek sürüncemede bırakıyordu. Bunun başlıca nedenlerinden biri, devlet içerisindeki karar mekanizmalarının farklı dış güçlerin etkisi altında olmaları sonucu ortaya çıkan, çatışma ortamı idi. Diğeri ise, devletin, oyalama taktiği ile bu güçleri birbirine karşı kullanarak ayakta kalma çabası idi. Bu oyalama taktiği ve ertelemeler Abdülhamid devrinden miras kalmıştı. Karadağ, Abdülhamid'in bu oyalama taktiğini överek, ondan sonraki yönetimleri, bunu başaramayıp, Musul petrollerinin elden çıkmasına yol açtıkları için eleştiriyor (Karadağ, 1969) ama, anlaşılan haksızlık ediyor: Ülkeyi, "emperyalistleri, birbirine düşürerek ve ayak oyunlarıyla ayakta tutma" politikası, Abdülhamid'in olduğu kadar sonraki yönetimlerin de genel politikasıydı çünkü! Ayrıca, ortaya çıkan bu keşmekeşte, yine Abdülhamid devrinde olduğu gibi, imtiyaz girişimlerinde hatır ve gönülün işlemesinin (rüşvet) ve bürokratların becerik-

sizliğinin de etkisi vardı. Değişen tek şey yeni yönetimde çokbaşlılığın artmasıdır ki, bu işleri sadece daha da zorlaştırıyordu.

1908 devriminin yarattığı, "İngilizlerin lehine" hava, D'Archy grubunu da heveslendirmişti. Kasım 1908'de D'Archy, elde etme ihtimali artan imtiyaz girişimlerine destek olmaları için yeniden İngiliz hükümetine başvurdu ve her zaman olduğu gibi olumlu yanıt aldı. 1909 Nisanında Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra artık hiçbir engel görmeyen İngilizler girişimlerini yoğunlaştırdılar. Bunun sonucu olarak da 1909 Temmuzunda, zamanın sadrazamı Hüseyin Hilmi Paşa'dan kendileri için önemli olan bir müjde aldılar: Hükümet, imtiyazı D'Archy grubuna vermeyi resmen kararlaştıracaktı (Kent, 1976:22).

Ne bu vaatler, ne de daha 1903'te Nichols'un aldığını iddia ettiği imtiyaz sözü (Longrigg, 1953:28) bu gruba bir imtiyaz anlaşması getirmedi. D'Archy, İstanbul'daki imtiyaz savaşının yarattığı kaos ortamında ümitleniyor, sonra tüm ümitleri suya düşüyordu. Nitekim, D'Archy grubunun önüne çıkan engeller tükenmek bilmiyordu:

> Türkler, ilk önce, imtiyazın kapsadığı alandaki belli kuyuları hükümet için ayırmaya çalıştılar; fakat D'Archy grubunun güçlü muhalefeti, bu çekinceyi, belli kuyulardan çıkarılan petrolün maliyet fiyatıyla hükümete satılması hükmüne dönüştürdü. Ardından, D'Archy grubunun hemen hemen bütün öncrileri kabul edildiğinde, Maliye Nâzırı, kuşkusuz parlamentonun baskısı nedeniyle, aniden, Türk hükümeti için daha elverişli koşullarda imtiyazı alacak kimsenin bulunmadığından emin olmak üzere ilk önce teklifin yayımlanması zorunlu olduğu için üç aylık bir gecikme olacağını Nichols'a bildirdi. Grup, bu öneriyi kesin bir şekilde reddetti. Daha sonra Türkler, D'Archy teklifini yayımlamamayı, sadece imtiyazı açık arttırmaya koymayı önerdiler. (...) Son olarak, Büyükelçi Ağustos sonunda meseleyi Sadrazam'la görüştüğünde, kendisine Türk hükümetinin demiryolu imtiyazı sorunu halledilinceye kadar bu konuda herhangi bir şey yapmayacağı söylendi. Bir hafta sonra Büyükelçi, (Dışişleri Bakanlığı'nın önerisi üzerine) bu ve öteki imtiyazlar Britanya topluluğuna verilmemesi halinde, Britanya hükümetinin gümrük vergilerinin yüzde 4 arttırılmasıyla ilgili Türk talebine iyi bakmayacağını ima ederek, bir girişimde daha bulundu; fakat bu çaba işe yaramadı (Kent, 1976:23).

Osmanlı yöneticileri, imtiyazcıları desteklemek isteyen Amerikan yönetiminden de aynı talepte bulunmuş ve idari kapitülasyonlarda tavizlerin yanı sıra, gümrük resimlerinin %11'den %15'e çıkarılması kararlarının onaylanmasını istemişti (Gordon, 1932:259). Bu, gümrük oranlarının arttırılması konusu dönem boyunca Osmanlı Devleti için en önemli tartışma konularından biri olmuştu. Çünkü, kapitülasyon anlaşmaları gereği,

Osmanlı Devleti, ancak kapitülasyon anlaşması yaptığı devletlerin ortak onayı ile gümrük resimlerini arttırabiliyordu.

Osmanlı yöneticileri İngiliz ve Amerikalılara verdikleri ümitlerin yanı sıra Almanlarla da görüşmeleri sürdürmekteydiler. 19 Haziran 1909'da Anadolu Demiryolları'nın genel müdürü Huguenin Maliye Nâzırı Rıfat Bey'e bir yazı yazarak, daha önce almış oldukları petrol haklarını hatırlattı. Bakan ise 8 Temmuz 1909 tarihli yazısıyla şirketin tüm haklarını kaybetmiş olduğunu bildirdi. Buna bir protesto mektubu ile cevap veren şirket, hükümeti, 15 gün içerisinde haklarını resmen tanımadığı takdirde mahkemeye şikâyet etmekle ve tüm zararın ve masrafların tazminatını talep etmekle tehdit etti. Ancak bunun Türk hükümeti üzerinde hiçbir etkisi olmadı. Aslında, iddialarının, göstermeye çalıştıkları kadar güçlü olmadığını kendileri de bilen Almanlar, daha saldırgan bir tavır takınamadılar.[20]

Bu arada, Chester Grubu'nun, büyük Amerikan şirketlerinin kuklası olduğu inancı Almanya'da devam etmekteydi:

> Türkiye'deki Alman ajanları, daha 30 Mayıs 1910'da Chester'ın kararlılıkla ilerlemekte olduğunu, Osmanlı Parlamentosunun imtiyazı onaylamasının kesin göründüğünü Berlin'e bildirmişti. Sonuç olarak, Alman Büyükelçi, Chester'ın yoluna taş koyma talimatı aldı. Avrupa'nın genel tepkisi, hükümetin imtiyazı "Standard Oil, Morgan ve ötekilerin payına bir hisse olarak" gördüğü Almanya'daki kadar olumsuz değildi (Chester, 1983:218).

Osmanlı yöneticileri ise her şeye rağmen bölgedeki rekabette taraf olan Almanları tamamen saf dışı bırakmayarak, diğer rekabetçi şirketlere karşı kullanmak istiyordu.

Bu rekabetçi şirketlerden biri de 1909'dan itibaren bölgedeki girişimlerini hızlandıran Shell Transport and Trading Company idi. 1909 Temmuzunun sonlarına doğru şirketin Genel Müdürü Sir Marcus Samuel, İngiliz Dışişleri'ne başvurarak, Musul ve Bağdat petrollerinin imtiyazını elde etmek için verdiği mücadeleden dolayı destek talep etmekteydi. Ancak Dışişleri, açıkça, yıllardır D'Archy'nin aynı yöndeki girişimlerini desteklemekte olduğunu ve zaten sadece tamamen İngiliz sermayeli şirketlerin girişimlerini destekleyebileceğini bildirdi kendisine. Dışişleri'nin Samuel'e karşı takındığı, bu, "randevu bile vermeyecek kadar katı" tavrının nedenlerinden biri, şirketinin sadece % 40'ının İngiliz Shell grubuna, geri kalan % 60'lık oranın Hollandalı Royal-Dutch grubuna ait olmasıydı (bkz. Üçüncü Bölüm). Ama Türkiye'de güçlü bir kadroya sahip olan Royal

---

20 Kent, 1976:23-24. Bu konudaki Alman tavrını en iyi şekilde ele veren "Caspali yazışmaları" için bkz. age.:219 n.45 ve Carter, CH-1926/1:495.

Dutch-Shell grubu mücadeleden vazgeçmeye niyetli değildi. Eylül 1909'da Royal Dutch-Shell, Rothschild (Paris), Gülbenkyan ve (petrol şirketi Lane and MaceAndrew'un ortaklarından ve Royal Dutch-Shell grubuna bağlı çalışan) Frederick Lane'den oluşan bir grup, İngiliz Dışişleri'ne, ortaklaşa büyük bir petrol şirketi kurma planlarını sundular. Şirket, tüm Osmanlı topraklarındaki maden işletme, üretim, ithalat ve pazarlama işleriyle uğraşacaktı. İmtiyaz almak için Osmanlı hükümetine yılda 300.000 pound ödenecek ve kârdan pay verilecekti. Bu grup, özellikle Almanların girişimlerine karşı İngiliz hükümetinin desteğini talep etmekteydi. Hükümet ise, prensip olarak, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tüm madenlerin işletme hakkını üstlenecek tekel konumundaki büyük bir şirketin kurulmasına karşıydı. Bu nedenle bu plana kesinlikle destek sunmak istemedi. Aslında bu grup bir yandan da Almanlarla görüşüp, onları da planlarına dahil etmeye çalışıyordu, ama Almanlar pek yanaşmaya niyetli değildi. Diğer yandan Almanlar kendileri de Rotschild'le (ve Osmanlı Bankası'yla) işbirliği yolları arıyorlardı. Ancak zaten, Royal Dutch-Shell grubu da bir başka yoldan, tek başına imtiyaz elde etmeye çalışıyordu. Daha önce değindiğimiz Whithall ve (milletvekili olan) H. F. B. Lynch'in girişimlerinin devamı olarak, bu grubun Yarbay Henry Picot ile işbirliği sonucu bir şirket kuruldu: Eastern Petroleum Syndicate.[21] 26 Kasım 1908'de kurulan bu şirketin birçok kurucu ortağı aynı zamanda Royal Dutch-Shell'in de yöneticileriydi. Bu arada bu şirketle, Royal Dutch-Shell'e bağlı bir şirket olan Anglo-Saxon Petroleum Company arasında işbirliği için de çaba harcanıyordu.[22] Kurulan bu yeni şirketten beklenen, imtiyazlar alarak bunları Royal Dutch-Shell'e devretmesiydi.

Bölgede petrol imtiyazı almaya çalışan diğer bir İngiliz grubu da, (bir milletvekili olan) R. L. Harmsworth'un grubuydu. O da ağustos ayının sonlarına doğru İngiliz Dışişleri'ne yazarak girişimleri için destek talep etmekteydi. Ama Dışişleri, her zamanki gibi, açıkça yıllardır D'Archy gubunu desteklediğini ve ancak imtiyaz girişimi ileri bir noktaya gelirse olağan desteğini sunacağını bildirdi. Ama Dışişleri'nin asıl istediği, (daha önce Shell grubuna da önerdiği gibi) D'Archy ile birleşmesiydi. Ancak Harmsworth bunu kabul etmesine rağmen, D'Archy buna pek yanaşmıyordu.

---

21 Kent, bazı akrabalık ilişkilerinden dolayı bu grubun, başından beri Royal Dutch-Shell'in paravan olarak kullandığı bir grup olduğuna inanmaktadır. Bkz. Kent, 1976:218.

22 Hoffmann, 1927:69'da, bu şirketin D'Archy grubu tarafından 1909 yılında kurulduğu belirtiliyor.

Bunun üzerine Harmsworth, tek başına da olsa, girişimlerini sürdürme kararı aldı (Kent, 1976:23-26).

Sonuç olarak,

> Hem İngiliz, hem Fransız topluluklardan mali işbirliği görmeyen Deutsche Bank, Aralık 1909'da İsviçre Glaris'te bir şirket kurdu. Bu şirket Deutsche Bank, Osmanlı Bankası (Fransız topluluğu), Wienerbanksverein, Schweizerische ve Banque de Paris et des Pays-Bas'dan oluşuyordu. Böylece dolaylı bir şekilde Fransız sermayesi de katılıyordu. (...) Bu arada, Britanya ile Almanya arasında sorunu bir kerede ve toptan halledecek bir anlaşmaya varmak umuduyla, Gewinner [Deutsche Bank]-Cassel [İngiliz topluluğu] görüşmeleri sürüyordu. Gewinner, eğer Bâbıâli kabul ederse Britanya denetimi temelinde demiryolunun Körfez kısmına Britanya'nın katılmasını kabul etmeye hazırdı. Körfez hattı için, ya Osmanlı ya da İngiliz 3.000.000 pound nominal sermayeli ayrı bir şirket kurmayı önerdi. İsviçre'de, ya da başka yerde Bağdat Demiryolu Şirketi'yle aynı çizgide bir inşaat şirketi kurulacaktı. Hattaki hisseler şöyle olacaktı:
>
> | | |
> |---|---|
> | Britanya | % 50 |
> | Bağdat Demiryolu Şirketi | % 30 |
> | Anadolu Demiryolu Şirketi | % 10 |
> | Osmanlı Hükümeti | % 10 |
>
> (...)
>
> Fakat, İngiliz finansör Sir Ernest Cassel, Britanya'nın yüzde elliden fazla edinme olasılığının var olduğunu düşündü ve görüşme başarısızlığa uğradı.
> O sırada Britanya Ticaret Kurulu'nun Başkanı olan Winston Churchill, demiryolunu tartışmak ve Almanya'yla bir anlaşmaya varmaya çalışmak üzere İstanbul'a geldi (Khairallah, 1991:65-66).

İngilizler ve Almanlar arasındaki bu uzlaşma çabaları ve işbirliği görüşmeleri bir sonuç vermedi (Schwertfeger, 1927-Bd.5, 1:112-116 ve DAAA, 1927:Bd. 27, Kapitel 216). Şirketler ve devletler bazında rekabet, Amerikan çıkar çevrelerinin de katılımıyla, her gün daha da kızışmaktaydı sadece.

Chester Grubu'nun yanı sıra, bölgede demiryolu yapımı imtiyazı almaya çalışan bir başka Amerikalı daha vardı: J. G. White and Company adına hareket eden Dr. Bruce Glasgow:

> Bir İngiliz uyruğu ve mebusun [Dr. Pastırmacıyan] dostu temmuzda projeyle ilgilenmeye başladı ve Amerikan firması J. G. White and Company'nin işbirliğini elde etmeye çalıştı (Gordon, 1932:258).

Glasgow, 1909 Temmuzunda, Chester'ınkine yakın bir projeyle Osmanlı yöneticilerine başvurmuştu (Kent, 1976:26). Glasgow İstanbul'da-

ki Amerikan elçilik görevlilerinin tam desteğini arkasına almıştı. Bunun sonucu olarak da Chester Grubu'nun İstanbul temsilcisi Arthur Chester ile elçilik görevlilerinin arası açılacaktı. Elçilik ise kendisine, Halep'ten Akdeniz kıyısına bir demiryolu yapımı konusunda ısrarlı olmasını, ayrıca İstanbul'un telefon şebekesinin yapımı konusunda imtiyaz başvurusunda bulunmasını öğütleyecekti. Arthur Chester, elçiliğin bu tavrının yanı sıra, kendi grubundan Amerika'daki bazı kişilerin ek hatlar konusundaki çekinceleri ve Glasgow grubunun kendisi hakkında yaydığı "sahtekâr" dedikoduları sonucu zor durumda kalmıştı.[23]

1923'te TBMM'de Chester Projesi ile ilgili görüşmeler sırasında, Chester'ın bu dönemdeki girişimlerinin tarihini anlatan ve "Nafia Vekili Feyzi Bey" tarafından imzalanan "kanun gerekçesi"nde şu bilgiler verilmektedir: Önce 1908 yılında Dr. Glasgow tarafından Sivas-Van hattı ve Sivas-Musul-Kerkük-Süleymaniye hattı ve Yumurtalık'a bir hat öneren proje sunulmuştur. Yedi maddeden oluşan bu imtiyaz anlaşmasının içeriği yukarıda özetlenen Chester'ın projesininkiyle benzer nitelikteydi. Bu koşullarda hazırlanan "beyanname ve mukavelename-i iptidai layihası Meclis-i Mahsus-ı Vükeleca bittetkik Meclis-i Mebusan'a takdim kılınmış ve evrak-ı mütekaddime Nafia Encümenince tanzim olunan esbab-ı mucibe lahiyasiyle beraber Heyet-i Umumiyede müzakere olunduğu esnada hatt-ı mezkur ve şuabatını daha nafi şeraitle ifaya talip olanlar bulunduğu mevzu-ı bahis olunmuş" ve aynı proje için "talib olanlar"ın sayısı yediye çıkınca "bunlar meyanında salifü'z-zikr hututu, şerait-i kanuniye dairesinde ve geniş olarak inşaya talip olan Ottoman-American Development Company şirketi namına hareket eden Amerikalı Mister Chester ve refiki Mister Kolt'un teklifi en muvafık ve nafi görülerek mumaileyh Mister Chester ve refiki ile müzakerata girişilmiş ve Sivas'tan bed'ile Diyarbekir, Ergani ve Bitlis'ten mürur ederek Van gölünün şimal veya cenup sahilini takiben Van'a müntehi olmak üzere bir hatt-ı esasi ile bu hattın bir noktasından ayrılarak hükümetin intibaına taliken Yumurtalık veya Süveydiye'de Bahr-i Sefid'e yine hatt-ı mezkurun bir nokta-i münasibesinden başlayan Musul ve Kerkük istikametiyle Süleymaniye'ye vasıl olmak üzere şube hatları inşa ve işletilmesi deruhde eylemiş"ti (TBMM-ZC, 1923:437-438). Hazırlanan önsözleşme "25 Şubat 1325 (1909) tarihli Nafia Nezareti tezkeresiyle Makam-ı Sedarete takdim edilmişti" (a.y.). Makam-ı Sedaret tarafından incelenen proje, "talib-i imtiyazın da muvafakatiyle (...) tadilat icra edilerek Meclis-i Mebusan'a sevk olunmuş ve Meclisde ce-

---

23 DeNovo, 1963:62. Chester'ın girişimleri ile karıştırılan Glasgow'un girişimleri ile ilgili olarak ayrıca bkz. Schweer, 1919:77-78.

reyan eden müzakerat esnasında bazı mülahazat-ı siyasiye ve hatların dar arza tahvil edilmiş olması ve saire gibi esbab tesiratiyle mezkur proje Heyet-i Umumiyece tehir olunmuştu" (a.y.:439).

Yine Feyzi Bey'in, bu görüşmeler sırasında anlattığına göre, "1325 senesinde gerek Avrupa ve gerek Amerika sermayedarları bir hücum gösterdiler. O vakit mali gruplar, Nafıa Nâzırına müracaat ettiler. Tekliflerde bulundular. O vakit Nafıa Nâzırı olan Noradunkyan bu mali gruplardan (Doktor Glasgow) namında birisi ile mukavele icra edecekti. (...) O zaman bendeniz o Mecliste bulunuyordum. Bu talebe mukabil, şimdiki grup namına gelen (Mr. Chester) ve onun namına hareket eden İzmirli (Emin Çester) denilen Emin Bey namındaki zat teklifte bulundu ve onların teklifi Nafıa Encümenince muvafık görülerek Heyet-i Umumiyeye sevk edildi. Gerek Mebusan ve gerek Ayân Heyet-i Umumiyesinde Hükümete; Şarkî Anadolu'da yapılacak hatların sağ ve sol cenahından 20 kilometre dahilinde şimendifer inşa etmek ve müzakere etmek salahiyeti verilmiş ve o zamandan beri bu kanun şeklinde Nafıa Nezaretinde bulunuyordu. 1327 senesinde dar hat olarak inşası için tekrar Meclise geldi. Meclise uzun müzakerelerden sonra dar hat olarak inşası kabul edilmedi. (...) Bundan dolayı o vakit Nafıa Nâzırı olan zat, bunu tekrar tehir etti" (TBMMM-ZC, 1923:483). Diğer yandan, Feyzi Bey'in imzasını taşıyan yukarıda değindiğimiz, "kanun gerekçesi"nde, "Meclis-i Ayân ve Mebusanca kabul olunup 29 Şaban 1327 [1911] ve 1 Eylül 1325 [1909] tarihli *Takvim-i Vekayi*'de neşredilen" bir kararnameden söz edilerek, 1923'te tekrarlanan girişimler sırasında, 1908 yılına ait bu ilk projeden yola çıkıldığı belirtilmektedir.[24]

Bu iki Amerikan grubunun birbirleriyle rekabetinin, ülkelerinin Türkiye'deki prestijini bozmasından korkan Amerikan Dışişleri, bu rekabet nedeniyle sıkıntıya düşmüştü. İstanbul'daki Amerikan diplomat Lewis Einstein, Glasgow'dan yana açık tavrını, bu projeyi Amerikan girişimciliği ve prestiji için büyük fırsat olarak görmesine dayandırıyordu. Ancak yine de Chester Grubu'nun Glasgow'la işbirliği yapması için çaba harcayan Einstein, Chester Grubu'nun kesin itirazı sonucu, iki grubu da bir parça destekleyip, kesin kararı Osmanlı hükümetine bırakma kararı verecekti. Birbirleriyle rekabette baş başa kalan iki gruptan zaferle çıkan Chester Grubu oldu. Çünkü, Chester, Türk hükümetinin talep ettiği birçok şeyi kabul etmişti: Geniş hatlı bir demiryolu ve hattın iki tarafında 20 yerine 10

---

24 A.y.:439. Chester Grubu'nun diğer şirketlerle ve hatta devletlerle sürdürdüğü bu rekabetin iki yıllık tarihini tüm ayrıntılarıyla aşağıda anlatmaya çalışacağız.

kilometrelik bir alanda söz sahibi olmak gibi (DeNovo, 1963:63. Bu konuda ayrıca bkz. Kent, 1976:27).

1909 Eylülünde Amerikan Büyükelçisi Oscar S. Straus İstanbul'a geldiği zaman, imtiyaz savaşımında bazen hiçbir mali gücü olmadan imtiyaz almaya çalışan sermayesiz maceracılardan, ciddi girişimcilere kadar birçok kişinin Amerikan çıkarlarının temsilcisi olduklarını iddia ettiklerini görecekti. Bunun üzerine Straus, "imtiyaz için başvuranların daha önce Washington'u girişimlerinden haberdar etme ve gerçekten tam bir Amerikan şirketi olup olmadıkları konusunda Dışişleri'ne başvurma" koşulunun getirilmesini önerecekti Dışişleri'ne. Çünkü rakip Avrupalı girişimciler, genellikle mevcut büyük şirketlerin yöneticileri veya ortakları aracılığıyla imtiyaz başvurusunda bulunuyorlardı. Amerikalı girişimciler ise imtiyaz için başvurduklarında herhangi bir büyük şirketle bu tür ilişkileri olmayan, imtiyazı aldıktan sonra bunu bir şirkete komisyon karşılığı satmaya çalışan veya yeni şirketler kurarak bu imtiyazı kullanmak isteyen insanlardı. Straus'un kastettiği girişimcilerden biri de Chester'dı. Ona göre Chester, ancak imtiyazı aldıktan sonra Amerika'da projeyi finanse edecek birçok Amerikalı yatırımcıyı katılıma çağıracaktı. Straus'un merkeze yakınmalarında, şahsen Arthur Chester'ın elçilik ile arasının iyi olmaması da rol oynamıştı. Straus'un, Chester'ı Glasgow ile uzlaştırma çabaları da Arthur Chester tarafından pek dikkate alınmadı (DeNovo, 1963:63-64).

Sonuç olarak,

> 1909 sonbaharına gelindiğinde, iki grup arasındaki rekabet Glasgow grubunun elenmesiyle sonuçlandı -daha sonra bir süre Londra'dan destek almaya çalışmasına rağmen. Projeyi ağırlıklı olarak bir İngiliz projesi haline getirmek isteyen (Rio Tinto Company Ltd.'den) Earl of Denbigh 1911'de projeyi tekrar ele aldı. Destek bulmak amacıyla birkaç ay Dışişleri Bakanlığı'yla yazıştı; fakat plan sonuçsuz kaldı (Kent, 1976:26).

Başından beri, yeterince sermayeye sahip olmadıkları yönünde hakkında yazılar yayımlanan Chester Grubu'nun girişimleri, Glasgow ve Denbigh gruplarına karşı, (kendi bölgesindeki demiryolu inşası ve genelde ekonomik kalkınması ile yakından ilgilenen) Erzurum mebusu Dr. Pastırmacıyan'ın desteğine sahipti (Kent, 1976:220). Oysa zamanın Türkiye'deki Demiryolları Genel Müdürü Muhtar Bey, yıllar sonra, 8 Nisan 1923 tarihinde Chester İmtiyazı'nın TBMM'de görüşüldüğü gün yaptığı ve yukarıda değindiğimiz konuşmasında, Ermeni olan Pastırmacıyan'ın Glasgow'u desteklediğini ve Chester'a karşı olduğunu belirtmektedir.[25]

---

25 Aynı yönde bir bilgi için bkz. Gordon, 1932:259.

Muhtar Bey'e göre Chester grubunun aracı olarak kullandığı insanların hepsi Müslümandır: (Sonradan adı "Çester Emin"e çıkan) Emin Bey, (İzmirli) Kenan Bey ve (hukuk müşaviri) Seyid Bey (TBMM-ZC:5/508). Bu sırada, Albay Schaeffer önderliğinde bir Belçikalı grup da aynı hatlar için imtiyaz başvurusunda bulunmuş; fakat Türk basınında gördüğü ilgiye rağmen Meclis-i Mebusan'da pek dikkate alınmamıştı (Kent, 1976:220).

Bu arada, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki, yabancılara inşa ettirilen demiryollarının hangi yöntemle daha ucuza mal olacağı da tartışılmaya başlanmıştı. Pastırmacıyan'ın ısrarla savunduğu, demiryollarının, "hat boyunca maden kaynaklarının işletilmesi imtiyazı verilerek inşa edilmesi" yöntemi, Jön Türk devrimi sonrası dönemin yöneticileri tarafından eski yöntem, yani "kilometre başı kâr garantisi verme" yöntemine tercih edilmeye başlanmıştı (Çavdar, 1974:108-109). Nitekim, Pastırmacıyan,

> ... Mayıs 1909'da Nafia Nâzırı'na imtiyaz yönteminin benimsenmesini isteyen bir rapor gönderdi. [...] Ağustosun sonlarında Meclis-i Mebusan imtiyaz yönteminin prensibini onayladı ve Nafia Nâzırı'nı, Sivas'tan Süleymaniye'ye giden bir demiryolu yapımı için en iyi koşulları teklif eden grupla bir önsözleşme yapmakla görevlendirdi (Gordon, 1932:258).

Glasgow'un girişimini, daha cazip koşullar önererek (Pastırmacıyan'ın ve Sadrazam Hakkı Paşa'nın muhalefetine rağmen Gordon, 1932:259) bertaraf eden Chester Grubu 1909 yılının Kasım ayında Ottoman-American Development Company (OADC) adlı şirketi kurarak, İstanbul hükümeti nezdindeki imtiyaz girişimlerinde ve kendi hükümetlerinden destek konusunda daha "ağır" ve ciddi bir havaya girecekti. Yüzde onu ödenmiş, 100.000 dolar sermayeli şirket New Jersey Ticaret Odası'na kayıtlıydı.[26]

Taft yönetiminden aktif destek almak isteyen şirket, güçlü mali kaynaklar göstererek Dışişleri'ni ikna etmeye çalışıyordu. Şirketin kurucuları şunlardı: (Manning, Maxwell, and Moore Incorporated şirketinin başkanı) C. Arthur Moore, (United States Steel yöneticilerinden) E. C. Converse, Amiral Chester, demiryolu yapım işlerinde tanınmış Mac Arthur kardeşler, Foundation Company ve Laidlaw and Co. (bankacılık şirketi). Şirket, İstanbul'da kendileri adına girişimlerini sürdüren Arthur Chester ve James W. Colt'a (demiryolu inşaatı mühendisi) New York mali kuru-

---

26 DeNovo, 1963:64. Amerikan Dışişleri belgelerini kaynak gösteren Shwodran, 1973:198'de ve ayrıca Çavdar, 1974:110'da ve Gordon, 1932:259'da şirketin 600.000 dolar sermaye ile kurulduğu yazılmış! Bu konuda ayrıca bkz. Demirbaş, 1991:81.

luşlarından tavsiye mektupları göndererek girişimlerini desteklemek istiyordu. Dışişleri Bakanı Knox, genelde Türkiye'deki Amerikan girişimlerine önem verdiklerini belirterek şirkete destek sözü vermişti (DeNovo, 1963:65. Ayrıca bkz. Kent, 1976:220 ve Gordon, 1932:259). Bu sözün gerçekten yerine getirildiği, kısa bir süre sonra ortaya çıkmaya başladı:

> Osmanlı-Amerikan Şirketi taraftarlarının başvurularına cevap veren Dışişleri Bakanlığı, mümkün olan her desteği verdi. Bakanlığın talimatlarına göre hareket eden Bakan Straus, Osmanlı yetkilileriyle görüşmelerinde Amiral Chester'ı aktif bir şekilde destekledi.
> Mart 1910'da Bakan Knox, Washington'daki Osmanlı Maslahatgüzarı Ahmed Rüstem Bey'e, hükümetinin Chester imtiyazının verilmesine büyük önem atfettiğine dair sözlü bir beyanı teyit eden bir nota gönderdi (Gordon, 1932:259).

Bundan bir yıl önce

> ... 1909'da, Amerikan Donanması, bir dünya turundan ülkeye dönerken İzmir açıklarında durdu ve on iki Türk deniz subayını güverteye aldı; Chester'ın faaliyetleri konusunda bir iyi niyet göstermek için, bu subayları Birleşik Devletler'e götürdü. Ardından 1910'da, Başkan William Howard Taft, Amerikan hükümetinin Türkiye'de demiryolları inşa etme planında Chester'ı desteklediğini açıkça belirtti. O yıl, Dışişleri Bakanı Yardımcısı [Wilson], Chester'ın projesini teşvik etme örtük amacıyla İstanbul'u ziyaret etti (Chester, 1983:217. Ayrıca bkz. age, s. 316).

Chester, yıllar sonra, 30 Mart 1921'de Dışişleri'ne destek için başvurduğunda, bu dönemde Amerikan yönetiminden aldığı desteği anlatarak, bunu, yeni dönem için örnek göstermekteydi:

> Bu imtiyazın temeli, Amerika'nın Halep Konsolosunun 1908'de Dışişleri Bakanlığına gönderdiği bir rapordu. Bakan Root, meseleyi Amerikalı sermayedarlarla görüştü ve Osmanlı hükümetinden durumu kurtaran bir imtiyaz almak için düzenlemeler yaptı. Türkiye'nin Sultanıyla diplomatik görüşmelerde bir deneyime sahip olduğum için, o sırada Donanma Bakanlığına bağlı bir işteyken Başkan Roosevelt tarafından, Yakındoğu'ya geçip, dünyanın bu kesiminde Amerikan ticaretini genişletmek için çalışmakla görevlendirildim (Chester'ın 30 Mart 1921 tarihinde Amerikan Dışişleri'nden Edwin Denby'ye yazdığı yazıdan aktaran Chester, 1983:217).

Bu dönemde şirketin, Amerikan hükümetinin verdiği bu desteğe ihtiyacı gerçekten hayatiydi. Çünkü, Chester Grubu aleyhinde yapılan muhalif girişim ve sermayesiz oldukları söylentilerinin sonucu olarak, Türk hükümeti, şirketten böyle bir beklenti içerisine girmişti. Nitekim Washing-

ton'daki Osmanlı Elçisi Ahmed Rüstem, Knox'a bunu ileterek, devletin şirkete vereceği resmi desteğin şirketin işini çok kolaylaştıracağını söylemişti. ABD'nin o güne kadar süren politikasına uygun olarak, Knox ise, şirketin mali gücüne kefil olamayacağından sadece şirketi övmekle yetinmişti. İstediği, şirketin, Amerikan yönetimine güvenerek değil, kendi çabaları ile imtiyazı elde etmesiydi. Ayrıca kendisinin vermekten kaçındığı bu resmi güvenceyi Amerika'daki mali çevrelerin verebileceğini söyleyerek, bu yolla, yine de şirketten desteğini esirgememişti. Knox sonuç olarak, Rüstem'e verdiği cevapta Osmanlı hükümeti ile bu şirket arasında yapılacak bir anlaşmanın genelde Türk-Amerikan ilişkilerini olumlu yönde etkileyeceğini belirtiyordu (De Novo, 1963:65-66).

Amerikan yönetiminin Chester Projesi'ne bu birinci dönemde destek vererek kendi geleneksel politikasına (Monroe Doktrini) ters davranışlarda bulunduğu genel kanıdır. Bu desteği verenlerin başında, 1926'da Chester Grubu'nun bu dönemdeki girişimlerinin tarihini bir makale halinde yayımlayan (CH, 1926/1:492-497), dönemin İstanbul'daki Amerikan temsilcisi John Ridgely Carter geliyordu.[27] Bu "alışılmadık" destek tüm dönem boyunca sürdü:

> Chester, başından itibaren McKinley, Roosevelt, Taft, Wilson ve Harding yönetimlerinden onay alarak, Birleşik Devletler hükümetinden alışılmamış resmi destek gördü. Başkan Roosevelt, Donanma Komutanlığı'na, Birleşik Devletler savaş filosundan bir gemiyi, esas olarak Chester topluluğunun Türkiye'de elde etmekte olduğu imtiyaz nedeniyle Osmanlı Donanmasına mensup on iki subayı gemiye alıp Birleşik Devletler'e getirme talimatıyla Türkiye'ye gönderecek kadar ilgilendiği bir kamu politikasını yerine getirmek üzere Amiral'e açık kart yetkisi verme talimatını vermişti (CH, 1922/3:958-959).

Zaten Amerikan Dışişleri, yüzyılın başından itibaren, gittikçe artan bir oranda, petrol ile ilgili Amerikan girişimlerine genelde destek sunmaktaydı.

> 1902'den beri Amerikan elçileri, Standard ve diğer Amerikan şirketlerinin çıkarları doğrultusunda yurtdışında faaliyet gösteriyordu ve Bakanlık İngiliz-Amerikan rekabeti kızıştıkça yurtdışındaki temsilcilerine zaman zaman bu alandaki görevlerini hatırlatıyordu (Denny, 1930:263).

Chester Grubu'nun mücadelesi, tüm rakip grupların girişimlerine rağmen, kendi konsolosluğundan aldığı bu açık destek sayesinde büyük me-

---

27 CH, 1922/3:957. Shwadran, 1973:198'de de aynı yönde bir bilgiye rastlıyoruz: "İstanbul'daki Amerikan Büyükelçiliği, Chester'a tam diplomatik destek verdi."

safe katetmiş ve 1909 sonbaharında proje, Meclis-i Mebusan komisyonlarında görüşülmeye başlanmıştı:

> 1909'un sonunda, bir Türk parlamento heyeti, 900 millik bir demiryolu şeridi üzerindeki maden haklarının Amiral Chester'a verilmesi lehinde oy kullanmıştı; bu çabanın onaylanmasını önlemek için güçlü Alman muhalefeti gerekiyordu (Longrigg, 1953:65).

Arthur Chester'ın sürekli girişimleri nihayet Mart 1910'da ilk ürününü verdi ve şirketle Osmanlı yöneticileri arasında bir önanlaşma imzalandı.[28] Şirket bir iyiniyet gösterisi olarak bir İstanbul bankasına 20.000 Osmanlı Lirası depozit yatırmıştı. Ancak dönemin sadrazamı Hakkı Paşa'nın bu anlaşmayı imzalamayarak üç ay geciktirmesi şirketin başarısına gölge düşürdü. Böylece, Heyet-i Vükela ve daha sonra Meclis tarafından onaylanması gereken anlaşma, bir yerde takılıp kalmıştı. Bu gecikmeye karşı, Knox olaylara doğrudan müdahale etmeme tavrını tamamen bir kenara bırakarak, Osmanlı hükümetine, şirketle anlaşma yönünde baskı yapmaya başladı. Bunu yaparken, Türkiye'ye giren mallara uygulanan gümrük oranının % 8'den % 11'e çıkarılması, Türkiye'ye silah satımı, bazı idari kapitülasyonların Amerika tarafından kaldırılması veya yumuşatılması ve borç para vermek gibi konuları pazarlık konusu yapmaktaydı.[29] Hükümet bu pazarlığa yanaşınca, Straus Dışişleri'nin de desteğini alarak kendi hükümetini aşırı sorumluluk altına sokmadan Osmanlı yönetimini ikna etmeye çalışıyordu. Oysa Osmanlıların en büyük arzusu, dolaysız olarak Amerikan hükümetini muhatap alarak bir anlaşma yapmaktı. Bunu yapamazsa bile, en azından hükümetin anlaşmayı güvence altına almasını veya anlaşmaya desteğini resmen açıklamasını istiyordu. Bunun üzerine, Amerikan Dışişleri bakan yardımcısı Huntington Wilson, 15 Mart 1910'da Ahmed Rüstem'e yazdığı bir yazıda, "Osmanlı hükümeti anlaşmayı imzalar imzalamaz, Birleşik Devletler Türkiye'nin gümrük oranlarını arttırmasına razı olacaktır" diyordu. Silah satışı önceden Kongre'nin onayından geçmesi ge-

---

28 Issawi & Yeganah, 1977:130'da ve Shwadran, 1973:198'de bu anlaşma için 9 Mart 1910 tarihi verilmiş.

29 DeNovo, 1963:66'da, 1910'da, gümrük oranının %7'den %11'e çıkarılması için Amerika'nın onayının talep edildiği belirtilmiş. Oysa birçok kaynakta, bu oranın %8'den %11'e çıkarılmak istendiği yazılı. Khairallah, 1991:59 ve 62'de bu artışın 1906 yılında gerçekleştirildiği yazılı. Bu durumda, 1910 yılında Osmanlı yönetiminin bu konuda Amerika'nın onayını istemesi ilginç! Nitekim hem Gordon, 1932:259'da, hem de Khairallah, 1991:64'te, gümrük vergilerinin, %11'den %15'e çıkarılması teklifinin 1909'dan sonra (27 Mayıs 1909) gündeme geldiği belirtilmekte. Mosley, 1975:60'da ise 10 Temmuz 1914 günü "Türk hükümeti, İngiliz yetkililerin de onayıyla ithalattan alınan gümrük vergilerini %8'den %11'e çıkardı" deniliyor!

reken bir konuydu. Borç konusu ise bir süre için askıya alındı (DeNovo, 1963:66-67; Gordon, 1932:260-261; Shwadran, 1973:198 ve Çavdar, 1974:110).

Chester Grubu tarafından önerilen hatlar bu arada sürekli tartışma konusu oluyordu. Mesela, Akdeniz kıyısında Süveydiye'de bir istasyon planlayan Grup ile bu istasyonun İskenderun veya Yumurtalık'ta olmasını isteyen Osmanlı hükümeti arasında, bu konuda bir anlaşmazlık vardı (DeNovo, 1963:61).

Bu arada Chester'ın girişimleri, uluslararası rekabeti oldukça kızıştırmıştı. Bunu en iyi, dönemin İstanbul'daki Amerikan konsolosu (CH, 1922/3:957 ve Chester, 1983:218) John Carter, yıllar sonra, 1926'da yayımlanan bir makalesinde dile getiriyor:

> 1909'da Amiral Chester'ın İstanbul'da görülmesi, savaş öncesi günlerin en sert diplomatik mücadelelerinden birini kışkırttı. Bu Yakındoğu'daki Alman ve İngiliz topluluklarının, Amerikan girişimini dışlamak amacıyla, büyük bir uzlaşmaya varmalarının işaretiydi (CH, 1926/1:495).

İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar Chester'ın girişimlerini yakından takip edip, her fırsatta değişik hatlara muhalefet ediyorlardı. Bu hatların başında ise Samsun-Sivas hattı geliyordu.

> Amerikan planı Avrupa'da şiddetli protestolara hedef oldu. İngiltere ve Almanya daha yeni ele geçirdikleri bir bölgede ortaya çıkan bu yeni rakibe muhalefet ediyor, Chester'ın dürüst olmayan rekabet yöntemleri kullandığını öne sürüyorlardı. Rus muhalefeti ise başından beri Orta ve Doğu Anadolu'da demiryolu inşa etmeyi hedefleyen her girişime karşıydı (Hiller, 1985:170).

İngilizlerin Chester Projesi'ne muhalefetini bertaraf etmek için, 1910 yazında Amerikalılar, İngiliz hükümeti nezdinde girişimlerde bulundu. Amerikalılar, İngilizlere, ortaklık dahil her türlü işbirliğine açık olduklarını bildirerek, kendi projelerine destek vermelerini istedi. İngiliz hükümeti ise kendi ülkesinden şirketlerin de aynı yöndeki girişimlerini hatırlatarak, destek sözü veremeyeceğini, ama Amerikan girişimleri aleyhinde de çalışmayacaklarını belirtti (Kent, 1976:221 ve Gordon, 1932:261). Ancak bir yandan da, İstanbul'daki İngiliz elçiliği her fırsatta Chester aleyhinde çalışıyordu. Çünkü, elçilik görevlileri için bu projenin, kendilerinin destekledikleri D'Archy grubunun çıkarlarıyla çatışma halinde olduğu kesindi. İngiliz Dışişleri ise, Chester'ın imtiyaz hakkı alması halinde bile Musul petrolleri üzerinde hak sahibi olamayacağına; D'Archy'nin ayrı bir imtiyaz ile bu bölgenin petrol kaynakları üzerinde söz hakkı olacağına inanıyordu. Ancak bir süre sonra Chester Grubu kendi projelerini, bu hakkı da el-

de edecek şekilde değiştirerek Meclis'e sunmaya çalışacak kadar ilerlediğinde, D'Archy, elçilikten bu yöndeki değişiklikleri protesto etmelerini istedi. Bu arada kendisi de, "Musul vilayet sınırlarındaki petrol imtiyazı ve petrol hattı yapım imtiyazı" için başvurdu (Kent, 1976:28).

Diğer yandan, gelişmeleri yakından izleyen Almanlar da, şirketin (OADC) kazanımlarından rahatsız olarak girişimlerde bulunacaktı. Almanların her türlü girişiminde Alman hükümet çevreleri ve İstanbul'daki Alman diplomatlar çekincesiz ve dolaysız olarak olayın içindeydiler. Nitekim, daha sonra, Sadrazam Hakkı Paşa'nın Chester'ın önanlaşmasını Heyet-i Vükela'ya sunmadan reddetmesinde Almanların İstanbul'daki elçiliğinin parmağı olduğu anlaşılacaktı (DeNovo, 1963:68 ve Kent, 1976:221 dn. 68).

Almanlar önce, Chester'ın, Türkiye'nin petrollerini sömürmek isteyen Standard Oil'in şeytani planlarını uygulamak isteyen bir aracı olduğunu iddia ettiler.

> Almanlar bu projeyi, petrol için verilen mücadelede bir rakip olarak görmenin yanında, pek arzu edilmeyen bir durum olan rekabetin büyümesi olarak da görüyorlardı: Özellikle Bağdat demiryolu ile ilgili mevcut ve potansiyel haklarına bir tehdit olarak. Türkleri bu projeden soğutmanın yollarından biri olarak, büyük petrol devi Standard Oil'in bu işin arkasında olduğu gibi söylentiler yaydılar proje hakkında (Kent, 1976:28 ve CH, 1926/1:495).

Nitekim, İstanbul'daki basına da sızdırılan bu söylentiler Chester Grubu'nu endişeye düşürmüştü. Bu arada Amerika'da da, MacArthur ve Moore, bu söylentilerin Osmanlı yöneticileri üzerindeki büyük etkisini görerek, diğer şirket yöneticileri ile birlikte bu söylentilerin neden olduğu sorunlarla başa çıkmak için Amerikan hükümeti ve Osmanlı elçiliği nezdinde girişimlerde bulunmaktaydı. Bunun sonucunda şirket, Amerikan Dışişleri'ne başvurarak olaya müdahale etmelerini istemiş ve böylece İstanbul'daki Amerikan Elçiliği Standard ile Chester Grubu arasında hiçbir ilişki olmadığı yönünde açıklama yayımlamıştı (DeNovo, 1976:68). Bu söylentilerin etkisi o kadar büyük olmuş olmalı ki, yıllar sonra, bölgedeki demiryolları ve petrol imtiyazları savaşı üzerine belgelere dayalı bir çalışma ortaya koyan Hiller, bu asılsız söylentiyi tarihi bir gerçekmiş gibi verebiliyor:

> Tümamiral Colby M. Chester Rockefeller ve Standard Oil-New York firmaları için Doğu Anadolu'da demiryolu imtiyazı elde etmek üzere ikinci kez (1911) başvurdu. (Hiller, 1985:169).

Hiller, bu bilgileri verirken Gordon, 1932:252-265'i kaynak gösteriyor ama, bu kaynakta böyle bir bilgi yok. 1919'da yayımlanan bir başka kitapta da yine bu olasılıktan söz edildiğini görmekteyiz:

Chester projesinin, Standard'ın kolunu Mezopotamya petrollerine de uzatmayı amaçlayan gizli bir girişim olup olmadığı henüz kanıtlanmış değil. Ancak tabii ki bu olasılık yüksek.[30]

Arthur Chester ve James Colt ise İstanbul'da Straus'a, Almanların projeye karşı çıkmalarının gerçek nedeninin, aynı bölgede demiryolu yapımını öngören Bağdat Demiryolu Projesi olduğunu belirttiler. Hakkı Paşa, Alman yanlısı tavrını sürdürerek, İmparatorluk açısından Arnavutluk'taki huzursuzluklar ve Girit sorunu gibi büyük sorunların önceliğini, erteleme için bahane olarak göstermekteydi. 11 Mayıs 1910'da Straus bunun karşılığında, engellemenin gerçek nedenini öğrenmek talebiyle Sadrazam'a başvurarak, bunda Almanların veya diğer güçlerin muhalefetinin bir rol oynayıp oynamadığını sordu. Sadrazam ise, cevaben, böyle bir şeyin söz konusu olmadığını, zaten incelemelerini on gün içerisinde bitirerek, projeyi, Heyet-i Vükela'ya sunacağını söyledi. Straus, Avrupalı büyük güçlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki büyük çıkar savaşını ve Türkiye'nin bunlara büyük oranda bağımlılığını görerek, Alman muhalefetini aşmak ve diğer engelleri kaldırmak için Washington'dan daha büyük yetkiler istedi.[31]

Amerikan yönetimi gittikçe Monroe doktrininden (bkz. Dördüncü Bölüm) daha da uzaklaşarak, deniz aşırı ülkelerde de Amerikan yatırımlarını destekleme yönündeki dolar diplomasisini tercih etmekteydi. Bunun en iyi şekilde uygulanması için de Amerikalılar, kendi kıtaları dışındaki topraklarda, -tüm güçler için eşit şans tanınması anlamında- "açık kapı politikası"nı *(open door policy)* savunmaktaydı. Bu bağlamda, şirket çevrelerinin ve İstanbul'dan Straus'un telkinleri sonucu Knox, Avrupalı sermaye çevreleri nezdinde girişimlerde bulundu. İlk etapta, Amerika'nın Berlin elçisi Hill'den Almanlarla Chester Projesi'ne muhalefetleri konusunda görüşüp, işbirliği önermesi; Almanlar yanaşmazsa diğer Avrupalı güçlerle işbirliğine gidilebileceğinin kendilerine iletmesi istenmişti. Ancak Dışişleri Bakanlığı Almanların böyle bir yaklaşımdan uzak oldukları ihtimalinden yola çıkarak, Berlin, Paris, Roma, Londra ve St. Petersburg'daki temsilcilerinden, Almanya'nın İstanbul Elçisi Biberstein'ın Amerikan girişimi aleyhinde söylentiler yayıp yaymadığı konusunda araştırmalar yapmalarını istedi. Aynı zamanda

---

30 Schweer, 1919:77. Aynı yönde bilgilere Hoffmann, 1927'de de rastlandığına yukarıda değinmiştik.

31 DeNovo, 1963:69. Almanlar'ın Chester Projesi'ne muhalefetinin en iyi belgeleri olan "Cospoli yazışmaları", için bkz. Kent, 1976:219, dn. 45. Bu konuda, dönemin İstanbul'daki Amerikan konsolosu John Carter'in 1926 Ocak'ında yayımlanan yazısı için bkz. CH, 1926/1:495.

bu ülkelerin desteğini almayı da amaçlayan bu çabaların sonucunda hiçbir somut kanıt elde edilememişti ama İngilizler, İran körfezi bölgesindeki çıkarlarına yönelik hiçbir tehditi kabul edemeyeceklerini açıkça belirtmişlerdi (DeNovo, 1963:70 ve Gordon, 1932:261).

Berlin'deki Amerikan Büyükelçisi Hill, Almanlardan, sürekli olarak, hükümetin olaylara müdahale etmeyeceği sözünü alıyordu, ama İstanbul'daki gelişmeler bunun doğru olmadığını açıkça gösteriyordu. Örneğin bizzat Baron Marschall'ın, Heyet-i Vükela'ya verdiği yemekte, Amerikan girişiminin zararlı olduğu ve Standard Oil'in bölgedeki petrol yataklarını elde etme çabasının bir ürünü olduğunu söylediği biliniyordu. Ayrıca bir yandan gümrük oranlarının artışına itiraz gibi tehditler, bir yandan Girit olayı örnek verilerek dostluk edebiyatı ile anlaşmanın iptal edilmesi isteniyordu (Gordon, 1932:260-261). Ayrıca Hill, Washington'a, Deutsche Bank'ın İstanbul'daki sorumlusu Arthur von Gwinner'in Berlin'de kendisini ziyaret ederek Chester Projesi'nin kendi imtiyaz alanları ile çakışan noktalarını harita üzerinde gösterdiğini rapor ediyordu. Ayrıca Gwinner açıkça Chester Projesi'nin aslında bir demiryolu projesi olmaktan çok, petrolleri işlenmemiş bir bölgeyi kontrol altında tutarak, pazarın kontrolünü ele geçirmeye yönelik bir plan olduğunu düşündüğünü söyleyecekti. *Berliner Lokal-Anzeiger*'da 13 Haziran 1910'da çıkan aynı yöndeki yazı da Hill'in dikkatinden kaçmamış; Hill bunu da Washington'a iletmişti (DeNovo, 1963:71, dn. 31).

Bu arada, 1910'da çıkarılan bir yasayla (İmtiyaz Kanunu) tüm imtiyaz anlaşmalarının Meclis-i Mebusan'a sunulması şart koşuluyordu (Kent, 1976:221).

Amerikalıların çabası, anlaşmayı yaz tatiline girmeden Meclis'in onayından geçirmek yönündeydi. Straus 1910'da Knox'a yazdığı yazıda, projenin Şûra-yı Devlet'ten geçirildiğini Harbiye Nezareti tarafından onaylandıktan sonra tekrar Şûra-yı Devlet'e geri gönderildiğini söylüyordu. Aynı yazıda, Alman muhalefeti dışında durumun "umut verici" olduğu da belirtiliyordu. Almanların muhalefeti ise, -inkâr etmelerine rağmen- bütün hızıyla sürmekteydi. Nitekim, İngiliz elçisi, Hakkı Paşa nezdinde Almanlar'ın muhalif girişimlerini; Avusturya elçisi de, kendilerinin de katıldığı Alman muhalefetini açıkça Straus'a söyleyerek bunu kesinleştirmişlerdi (DeNovo, 1962:72).

Tüm engellemelere rağmen, Chester Projesi 1910 baharında Meclis'e gelince, Avrupalı güçlerin buna tepkisi iki yönlü oldu:

> Her Avrupa hükümetinin, Türk parlamentosu Chester imtiyazını resmen kabul ettikten sonra İstanbul'daki Amerikan Büyükelçisi John Ridgley Carter'a

kutlama mesajları gönderdiklerini de belirtmek gerekir. Bir İngiliz aracı olan Sir Babington Smith de, Chester ve arkadaşlarına ziyafet verdi. Fakat perde arkasında entrikalar devam etti. Almanlar, Fransız avukat Jules Dietz'den, Chester imtiyazının daha önceki bir Bağdat Demiryolu imtiyazına aykırı olduğu bilgisini aldılar. Hatta, Amerikan planının Siyonist bir komplo olduğu spekülasyonunu bile yaptılar; fakat ne Chester'ın, ne de arkadaşlarından herhangi birinin Yahudi olmadığını öğrendiler.[32]

Aslında Chester Projesi içindeki birçok hattın, Almanların daha önce imtiyazını almış oldukları bölgede olduğunu bilen ve Almanların oldukça sert ve etkili muhalefetini gören Amerikalılar, bir ara, uzlaşmacı bir tavır geliştirerek, Chester Projesi'nin, Almanların kazanılmış haklarına müdahale etmeyecek bir şekilde değiştirilebileceğini bile düşünmeye başlamıştı. Ama buna bile razı olmayan Almanlar, Amerikan projesine karşı her türlü kozu kullanmaya hazırdı:

> Almanya'nın Girit'te Türk hükümranlığını destekleme vaadi, harika sonuçlar yarattı. Proje Parlamento yerine Bâb-ı Meşihat'a havale edildi ve parlamento, 1910 yasama döneminde projeyi ele almadan kapandı.
> O zamanın Alman Büyükelçisi, Türklerin imtiyazı Amerikalılara vermeleri durumunda, gümrük vergilerini arttırma önerisine karşı çıkmaya onları ikna etmek üzere, bazı diplomat meslektaşlarıyla bir toplantı düzenledi (Gordon, 1932:261).

28 Haziran 1910 tarihinde, Meclis'in, imtiyaz anlaşması görüşmesini belli olmayan bir tarihe ertelemesi, Chester Grubu için tam bir yenilgiydi. Çavdar, "Almanların çeşitli kanallardan yürüttükleri baskıların neticesinde imtiyaz Meclis-i Mebusan'ın 1910 toplantı döneminde konuşulamadan adalet komisyonuna havale edildi" demektedir (Çavdar, 1974:111). Çünkü bu erteleme, daha çok, mevcut muhalefet karşısında Meclis'in daha önce yapılmış onaylaşmayı askıya alması anlamına geliyordu. Bu nedenle, Sadrazamın, anlaşmanın tekrar görüşüleceği yönündeki teselli çabalarına rağmen şirket umutsuzluğa düşmüştü. Çünkü bir yandan hükümet kendileriyle Sivas-Samsun hattının projeden çıkarılması gibi bazı konularda değişiklik için görüşme talep ediyordu; bir yandan da Meclis tatile girmişti. Straus bu yenilgiyi Almanların muhalefetine ve Sadrazam ile Harbiye Nezareti üzerindeki nüfuzlarına bağlamaktaydı. Harbiye Nâzırı, özellikle anlaşmadaki, "eğer 16 aylık bir araştırmadan sonra hattın çevresindeki 40 kilometrelik alanda yeterince maden ve petrol kaynakları çıkmazsa, şirke-

---

32 Chester, 1983:218. Yazarın bu bilgileri aldığı kaynak olduğuna inandığımız, aynı yönde bilgi veren Woodhouse'un yazısı için bkz. CH, 1922/3:957.

te demiryolu yapımında maden kaynakları konusunda yardımcı olunması" koşulu konusunda muhalefetini dile getirmekteydi. Straus'a göre Almanların Osmanlılar üzerindeki nüfuzunda, onlarla ticaretlerini sürekli bir koz olarak kullanmalarının da payı vardı. Ayrıca yöneticilere dağıtılan ve Sultan'a kadar ulaştığı söylenen en az 15.000 liralık rüşvetin etkisine de Amerikalılarca inanılmaktaydı. Straus bu nedenle hiçbir büyük projenin şeffaflık ve adil rekabet kurallarına uyularak yapılmadığını yazmaktaydı merkeze (DeNovo, 1963:72-73).

Tüm bu olumsuz gelişmelere rağmen, Amerikan basını, imtiyazın Türk hükümeti tarafından verildiğini ve sonbaharda başlayacak yeni yasama yılında Meclis tarafından da onaylanacağını haber veriyordu:

> Ağustos 1910'da, görüşmelerin açık başarısını göz önüne alan Amerikan gazeteleri, bir Amerikan birliğinin "Türk demiryollarının inşasına ve Kürdistan ile Dicle ve Fırat vadilerindeki maden ve petrol alanlarının geliştirilmesine 125.000.000 dolarlık bir yatırım için planları pratik olarak tamamladı"ğını; Türk kabinesinin anlaşmayı onayladığını ve 18 Kasımda toplanacak olan Türk parlamentosunun anlaşmayı teyit edeceğini duyurdular (*Asia*, 1923/7:522).

Tüm bu olumsuz gelişmeler, yine de Amerikalı yöneticileri pes ettirmiyor ve Dışişleri görevlileri, şirkete, mücadelelerine devam etmeleri yönünde telkinde bulunuyorlardı. Kendileri de Almanlarla işbirliğine gitme politikalarından tamamen vazgeçerek, açıktan mücadeleye karar vermişlerdi. Dışişleri'nin Yakındoğu'dan sorumlu yetkilisi, Evan Young, şirket görevlisi MacArthur ile yaptığı telefon görüşmesi hakkında Dışişleri Bakanını sürekli bilgilendirirken, MacArthur'dan "durumu yeniden gözden geçirmek ve yeniden girişimlerde bulunmak için Washington'a birini yollamalarını" istemişti. Ancak bu sefer de, şirketin 1910 yılının sonbaharı ve kışındaki "yarı gönüllü ve özensiz" girişimleri İstanbul'daki Amerikan resmi görevlilerinde güvensizlik uyandırmaktaydı. Şirket içindeki anlaşmazlıklar ve dayanışma eksikliğinin yanı sıra, İstanbul'daki şirket temsilcilerinin karşılaştıkları tepkiler karşısında yılmaları sonucu tüm bu girişimler de sonuçsuz kalacaktı. İlginçtir, bu sefer de Washington, şirket yetkililerini motive ederek daha atak bir tavır içine sokmaya çalışıyordu. Ama Dışişleri'nin çıkarlarının bölgedeki temsilcilerinin (sırasıyla Straus, Hoffman Philip, Huntington Wilson, William W. Rockhill), Amerika'nın bölgedeki girişimleri konusunda gönderdiği olumsuz raporlar Washington'u da olumsuz yönde etkiliyordu. Nitekim Ağustos 1910'da Knox'a yazdıklarından, Hill'in, Türkiye'deki her türlü yabancı yatırım girişiminin bir devletin doğrudan desteği olmadan başarıya ulaşamadığını anladığı görülmektedir. Bu, Almanya için olduğu kadar İngiltere ve Fransa için de geçerliydi. Bu neden-

le, Chester Projesi'nin başarısı ve genelde Amerika'nın ticari çıkarları büyük oranda hükümetin desteğine bağlıydı (DeNovo, 1963:74-75).

Straus'tan sonra onun yerine gelen Hoffman Philip, 14 Ekim 1910 tarihinde Knox'a, şirket için çalışan mühendis Colt'un hattın geçeceği bölgede etütler yaparak araştırmayı tamamladığını yazmaktaydı. Bu araştırmanın sonucundan umutsuzluğa kapılan Arthur Chester, hükümetin talep ettiği değişikliklerin uygulanabilirliği konusunda kuşkulanmaya başlamıştı. Philip'e göre, ayrıca, Türk yönetici çevrelerde, projenin kullanışsız, mali destekten yoksun ve aslen spekülatif amaçlar için ortaya atılmış bir proje olduğu yönünde görüşler de yayılmaktaydı. Kendisi, tüm bunlara rağmen Chester'ın gerekli teminatı zamanında bankaya yatırarak ve mali kaynak bulma konusundaki ciddi çabaları ile ciddiyetini ispatladığına inanıyordu. Ancak yine de bakanlığa, Colt'un raporunun dikkatli bir şekilde incelenmesini öneriyordu.

Amerikan Dışişleri Bakanlığı, 1 Ekim 1910'da Colby M. Chester Jr.'a, Philip'in bu mesajını gösterip, kuşkularını bildirince, Chester, şirketin, altından kalkamayacağı bir işe kesinlikle girişmediğini söyleyecekti. Ayrıca, şirketin, eski teklifin bazı avantajlarını ortadan kaldıracak hükümet önerilerine karşılık, kendilerinin de bazı değişiklikler önerebileceğini ve bu önerilerin kabulü halinde şirketin projeyi tamamlayacağını bakanlığa garanti ettiğini söyledi (DeNovo, 1963:75).

Bu arada, 30 Eylül 1910'da Dışişleri bakan yardımcılarından Huntington Wilson, geçici bir görev için, "Ziya Paşa'nın ziyaretini iade etmek görüntüsü altında" (Çavdar, 1974:111-112) İstanbul'a yollanmıştı. Gordon'un 1932'de yayımlanmış bir kitabında, Wilson'un İstanbul'daki göreviyle ilgili olarak, şu satırlara rastlıyoruz:

> [Wilson], Olağanüstü Büyükelçi tayin edildi (...) 21 Ekimde İstanbul'a geldi ve 5 Kasımda Sultan tarafından kabul edildi. (...) Görünürdeki görevi, önceki yıl Sultan V. Mehmed'in tahta çıkışını bildirmek üzere Washington'a gitmiş olan Ziya Paşa'nın ziyaretine nezaketen iade-i ziyaretti. Ne var ki, gerçek amaç, "Chester talebine uygun bir atmosfer yaratmak"tı (Gordon, 1932:262).

Wilson'un, bölgeye geldikten sonra yolladığı olumsuz haberlerden dolayı, Colby Chester'ın yukarıda değindiğimiz çabasına rağmen, Amerika'da Chester Projesi için bir güven ortamı yaratılamamaktaydı. Çünkü Wilson, İstanbul'a varır varmaz başlattığı incelemeler sonrası, Chester'ın, gerçekten altından kalkamayacağı bir işe girişmiş olabileceği kanısına vardı. Bu da, doğal olarak, ABD'nin bölgedeki prestijine büyük bir darbe indirebilecek bir durumdu. Bu nedenle temkinli olunması gerektiğine inanmaktaydı. Zaten şirketin, Wilson, İstanbul'dayken Amiral'in ve Arthur

Chester'ın de kesinlikle İstanbul'da olacağını vaat etmesine rağmen, Wilson İstanbul'a vardığında Arthur Chester Viyana'ya gitmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştı. Wilson'a göre İngiltere ve Fransa'nın, (Almanya'ya karşı bir denge unsuru olarak gördüklerinden) ABD'yi bölgede görmekten yana olmalarına rağmen, iç yönetiminin bu kadar karışık ve güvensiz olduğu ve büyük oranda Almanya'nın etkisi altındaki Türkiye'nin Amerikan yayılmacılığı için büyük bir anlamı yoktu. ABD dünyanın diğer bölgelerinde yeterince soruna sahipti, kendi nüfuz alanı içine girmeyen bu bölgede yapacağı en iyi şey, zaten sürmekte olan iyi niyetli eğitim çalışmalarına ağırlık vermekti (DeNovo, 1963:76).

Wilson'un raporunun ilk anda yarattığı olumsuz havaya rağmen, şirketin Amerika'daki görevlilerinden Colt'un 4 Kasım 1910'da Dışişleri'ni ziyaret ederek şirketin projeyi hayata geçirme gücü olduğuna dair garanti vermesi ve Sivas-Samsun hattının iptalinin bir başka şekilde telafi edilmesi sorunu dışında her şeyin yolunda olduğunu vurgulaması, Dışişleri'nin İstanbul'a, Wilson'a, kendilerine verilen bu güvenceye inandıklarını bildirmelerine neden olacaktı. Bunun üzerine Wilson, İstanbul'da bulunduğu birkaç gün içinde Sadrazam, Dahiliye Nezareti, Nafia Nezareti, Maliye ve Harbiye Nezareti arasında mekik dokuyarak, Amerikan hükümetinin Chester Projesi'ne verdiği önemi anlattı. Ancak Osmanlı yetkililerinden hep aynı cevabı almaktaydı: Bu proje önünde üç engel var. Birincisi, Alman Bağdat Demiryolu Projesi ile çakışan hatlar ve dolayısıyla çatışan çıkarlar; ikincisi, maden kaynakları üzerinde tekel olma isteği ve üçüncüsü de ABD'nin 1830 anlaşmasının dördüncü maddesine dayanarak, kendi mahkemelerini kurma konusundaki ısrarı:

> Sadrazam, imtiyaz verilmeden önce, Birleşik Devletler'le anlaşmanın, önerilen demiryolu memur ve çalışanları ile işin cazibesine kapılacak "maceracılar"ı yargılama yetkisi Türk mahkemelerine verilebilecek şekilde değiştirilmesi gerektiğini Amerikan Büyükelçisine bildirdi (CH, 1923/7:523).

Sadrazam, bu sonuncu gerekçeyi, Aralık ayında Meclis'te yaptığı konuşmada da projenin onaylanmaması için gerekçe olarak kullanınca (Çavdar, 1974:112), Amerikan Dışişleri, Osmanlı yetkililerine bu engelin aşılabileceği sinyalini verdi. Bunun üzerine Knox, (Wilson'un İstanbul'da olduğu süre içinde, şimdiye kadar olduğu gibi İstanbul'daki elçiliğin sadece bir maslahatgüzarın elinde olması sorununu ortadan kaldırmak ve elçiliği güçlendirmek için Bükreş'ten getirtilmiş olan) John Carter'a, Dışişleri'nin bu hakkı, Osmanlıların tatmin olacağı bir şekilde değiştiren bir tasarıyı hazırlamakta olduğunu bildirmekteydi (DeNovo, 1963:77 ve Gordon, 1932:262).

Aslında bu konu, Suriye'de bulunan iki Amerikan vatandaşının Osmanlı Devleti'ne hakaret ettikleri gerekçesiyle tutuklandıkları 1868'den beri (Armaoğlu, 1991:1) iki ülke arasındaki en önemli tartışma konularından birisiydi: 7 Mayıs 1830 tarihinde iki ülke arasında imzalanan "Seyr-i Sefain ve Ticaret Antlaşması"nın 4. maddesi, iki ülke tarafından, iki ayrı dildeki şekliyle (Fransızca ve Türkçe) referans alınarak farklı yorumlandığı için, anlaşmazlık konusuydu.[33] Amerika, Fransızcadan çevirdiği İngilizce metne dayanarak, bir Amerikalının (işlediği suç dolaysız olarak Osmanlı Devleti'ne karşı da olsa), ancak konsolosluklarca yargılanabileceğini iddia etmekteydi. Osmanlılar ise bu durumlarda, diğer Avrupalı devletlerin vatandaşları için olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nin yetkili olduğunu iddia etmekteydi. Aslında, bu anlaşmaya eklenen bir "zeyl" ile, böyle tartışmalı durumlarda Türkçe metnin esas alınacağı da belirtilmişti (*age.*). Ancak Amerikalılar bunu göz ardı edip, Türklerden bu hakkı koparmaya çalışıyorlardı. Nitekim Chester Projesi gündeme gelince de Osmanlı Devleti, bu anlaşmazlığı çözmek için bunu bir fırsat bildi: Hem Chester Projesi sayesinde Amerikalılara bu konuda kendi şartlarını kabul ettirmeye, hem de bu anlaşmazlığı Chester'ı oyalamak için kullanmaya çalışıyorlardı. Alman yanlısı Sadrazam Hakkı Paşa da bunu Chester'ın girişimlerini oyalamak için bahane olarak kullananlardan biriydi. Nitekim bu tartışmaları Almanlar da yakından izlemekte ve Türklerden yana tavır takınmaktaydılar. Aralık 1911'de, Almanya'da yayımlanan bir makalenin içeriğinden, Almanya'da da bu konunun yakından izlenmekte olduğunu anlamaktayız: *Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre (BfvRuV)* adlı dergide yayımlanan imzasız bir makalede konu şöyle özetleniyor:

> İstanbul'da Chester grubuna imtiyaz verilmesi için süren pazarlıklarda Amerikan kapitülasyonları da gündeme gelmiştir. Söylentiye göre, Amerika kapitülasyonların yeniden gözden geçirilmesine, hatta başka kaynaklara göre, kaldırılmasına rıza göstermiştir. Aslında konu Türk-Amerikan anlaşmasının 20-30 yıldır tartışılan 4. maddesiyle ilgilidir. Anlaşılan, Amerika bu maddenin değiştirilmesine razı olduğunu açıklamıştır (*BfvRuV*, 1911/6:162-163).

Daha sonra anlaşmaların ilgili maddesinin Fransızcası ve çevirisi verilerek konu tüm yönleriyle tartışıldıktan sonra Osmanlıların haklı olduğu iddia ediliyor, Amerikalıların bunu pazarlık konusu etmesini bile haksızlık olarak gösteriyor:

> Bu sorun, Bay Chester'a, yukarıda belirtilen Doğu Anadolu demiryolları imti-

---

33 Bu anlaşmanın İngilizce ve Türkçe metinleri için bkz. Armaoğlu, 1991:1-6.

yazı verilmesi konusu vesile edilerek, yeniden ısıtılıp ortaya getirilmiştir. Ancak söylenenlere bakılırsa, Türk mahkemelerinin sözü edilen durumlarda kendilerini yargılama hakkını kabul etmekle, Amerikalıların bir imtiyaztan sarf-ı nazar ettiği ileri sürülemez. Bütün olan biten, Birleşik Devletler'in on yıldır yanlış yorumladığı bir anlaşma maddesini bundan böyle doğru yorumlamak istemesinden ibarettir. Sadrazam galiba daha çok siyasal nedenlerden ötürü mecliste durumu, sanki Amerika demiryolu imtiyazına karşılık kapitülasyon alanında taviz vermek istiyormuş gibi anlattı. Oysa ki, eğer zaten hiçbir şeyi sahip değilsen, biraz hediye vermek, fazla pahalı değildir (*BfvRuV*, 1911/6:167).

Bu sonu gelmez tartışmalar ve görüşmeler 1911 yılının şubat ayında ortaya çıkan kabine krizine kadar sürüp gitti. Türkler artık erteleme bahanesi olarak daha çok Almanların itirazlarını ön plana çıkarmaktaydılar. Aslında bu, bir bahane olmaktan çok Osmanlı yöneticilerinin samimi bir kaygısıydı. Nitekim, Osmanlı Harbiye Nâzırı bir görüşmede Carter'a, hiçbir şeyin Osmanlı İmparatorluğu ile Almanların dostluğunun kaybolmasına değmeyeceğini söyleyecekti (DeNovo, 1963:77-78).

Oldukça uzun süren bu tartışmalar ve ayak oyunlarının yarattığı bıkkınlık yüzünden şirketin girişimleri 1911 Martında durma noktasına gelmişti. Şirket, İstanbul'daki temsilcilerinin Türk hükümetine, "anlaşma 1 Mayıs'a kadar imzalanmazsa şirketin çekileceği" yönünde ültimatom vermeleri için hazırlıklar yapmaktaydı. Ama Amerikan Dışişleri bunu bir süre için erteletti. Bunun nedeni, karışık Osmanlı bürokratik mekanizmasından ve İstanbul'daki imtiyaz savaşından iyi haberler beklentisiydi. Bu iyi haberler de, birkaç ay sonra Carter'dan geldi: Tüm tartışma konusu sorunların üstesinden gelinmiş, başvuru Heyet-i Vükela'ya yollanmıştı. Muhtemelen birkaç gün sonra da Meclise sunulabilecekti. Ama bir süre sonra yeniden erteleme ve geciktirme süreci başladı. Carter bunun nedenlerinden biri olarak "rüşvet beklentisi"ni gösteriyordu.

> Sadrazamın ve diğer Alman yanlısı milletvekillerinin karşı koymasına rağmen Nafia Nezareti'ne hâkim olan Ermenilerin geniş yardımıyla imtiyaz tasarısı Mayıs 1911'de bir kere daha Meclis-i Mebusan'a gönderilmiştir (Çavdar, 1974:112).

Nihayet 14 Mayıs 1911'de Carter, Knox'a, anlaşmanın Sadrazam tarafından imzalandığını ve Meclis'e ulaştığını müjdeliyordu. Meclis'in tatile girmesinden önce başvurunun görüşülüp onaylanması için tatil birkaç gün ertelenmişti. Ama sonuç, şirket ve genelde Amerika için tam bir hayal kırıklığı oldu: İki gün süren tartışmalardan sonra, 1 Haziran'da Meclis, 64'e karşı 77 oyla, "konunun daha iyi ve detaylarıyla incelenip görüşülmesi için" yeterince zaman olmadığı gerekçesiyle karar, tatil sonrasına, bir sonraki yasa-

ma dönemine ertelendi. Carter, bunun, açıkça Sadrazamın projeye karşı bir engelleme oyunu olduğunu bildirecekti Knox'a (DeNovo, 1963:77-79 ve Gordon, 1932:263). İngiliz diplomat Lowther da aynı görüşteydi:

> Lowther, görünüşe göre haklı olarak, (Alman yanlısı olan) Sadrazamın ve genel olarak plana karşı olanların, sürekli erteleme ve gecikmenin Chester ve grubunun midesini bulandıracağı ve böylece planın yavaş yavaş ölmesine neden olacağını umduklarını düşünüyordu (Kent, 1976:221).

Bu arada Fransızlar da, başından beri kendi nüfuz alanlarına yönelik olan Chester'ın demiryolu yapımı düşüncesine muhalefet ediyordu:

> İstanbul'daki Fransız Büyükelçiliğinin, M. de la Jonquirère kanalıyla ifade edilen tutumu, projenin pratik olmaması nedeniyle "blöf ve başarısızlığa mahkûm" olduğu şeklindeyken, Rus Büyükelçi Tcarykov'un tutumu olumluydu; zira Rusya, kuzey Küçük Asya'daki Alman nüfuzunun azaltılmasına can atıyordu. (...) 29 Temmuz'da [1911] Régie Générale des Chemins de Fer ile Türk Nafia Nezareti arasında, Rumeli ve Anadolu'da demiryolu yapımıyla ilgili bir anlaşma imzalandı; Almanlar (Bağdat Demiryolu Şirketi), Fransız çıkarlarının bu genişlemesinin telafi edilmesini istediler.
> (...)
> Bağdat Demiryolu Şirketi'ne İskenderun'a giden hattın imtiyazının verilmesi, Chester projesine öldürücü bir darbeydi. (...) Eylül 1911'de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, Ankara hattını Samsun-Sivas hattıyla birleştirecek ve Diyarbakır ile Harput'a kadar uzatacak hatların inşası için Osmanlı hükümetiyle görüşmesi daha ağır bir darbe oldu (sırasıyla, Kent, 1976:221 dn. 73, 222 dn. 80 ve 221 dn. 69).

Chester'ın girişimlerini sürdürdüğü süre içerisinde, Chester Projesi'ne karşı çıkan devletler ve onların desteklerini arkalarına alan şirketler de her gün yeni bir demiryolu projesi ile Saray'a başvurmaktaydılar. Bu başvurularda favori bölge hep Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesi'ydi:

> Osmanlı'nın istekler listesinin en başında, önemli Karadeniz limanı Samsun'un, ulaşımın önemli düğüm noktası Sivas'a bağlanması (yaklaşık 400 km) geliyordu. Osmanlı hükümetiyle yabancı şirketler ve dolayısıyla bu şirketlerin arkasındaki hükümetler arasında yapılan görüşmelerde, önceleri yalnızca bu hat üzerine konuşuldu. Ancak bütün taraflar biliyordu ki, bu ilk imtiyazı almak, hattın uzatılması ya da yan hatlar inşa edilmesi halinde, bunların yapımını da üstlenmek anlamına geliyordu (Hiller, 1985:161).

Bu arada bir İngiliz şirketi olan Euxine and Marmara British Development Syndicate Ltd. de Karadeniz ve Doğu Anadolu'da bir demiryolu yapımı imtiyazı girişimine destek için 1909 Eylülünde İngiliz Dışişleri'ne başvurdu. Projeye göre, demiryolunun inşası, sadece, hatların çevresinde-

ki 50 kilometrelik bir şeritte madenlerin işletilmesiyle finanse edilecekti. İngiliz Dışişleri de bu gruba yardımcı olmaya niyetliydi, ama Rusların, 1900 Türk-Rus anlaşmasına dayanarak Karadeniz'deki bu hatta karşı çıkacağından da emindi. Çünkü, Sinop veya Samsun'dan (Amasya üzerinden) Sivas'a, Amasya'dan Ankara'ya, Sivas'tan Diyarbakır'a ve Eğin'den Erzurum'a birer hat ve bunlara ek yan hatlar öngören bu proje, Rusların nüfuz alanındaki bir bölgeyi kapsamaktaydı. Bu nedenle Dışişleri bu şirkete, sadece, Rusların nüfuz alanları dışındaki hatlara destek verebileceğini söyledi (Kent, 1976:27, 221). Zaten Rusya, Sivas-Samsun hattının kendi nüfuz alanına müdahale anlamına geldiğine inanarak, bu bölgedeki tüm diğer demiryolu projeleri gibi, Chester Projesi'ne kesinlikle karşı gelmekteydi (DeNovo, 1963:61). Bu nedenle İngilizler ve Fransızlar bu bölgedeki demiryolu projelerine Rusları da katmaya çalışmaktaydılar:

> 1909 Eylülünde Osmanlı hükümetinin önüne bir dizi geçici imtiyaz dilekçesi konuldu. Başvuranlar arasında 1909 Temmuzunda kurulmuş olan bir Fransız-İngiliz-Rus grubu vardı. Başlangıçta Rossolato ve Parisli firma Perchot'un yer aldığı gruba, Euxine and Marmara British Development Syndicate Limited of London (Lord Denbigh) ve Rus tarafından Prens Aleksei Golycin ve Anatoli Molcanov katıldı. Karadeniz projesinin sermayesini başlangıçta İngiliz şirketi sağlayacaktı. Buna karşın Rus ortakların ne kendi maddi kaynakları, ne de arkalarında duran Rus bankaları vardı. Yine de, Rus hükümetinin desteğini alacakları konusunda Batı Avrupalı şirketleri ikna ettiler. İmtiyaz için başvuranlar arasında Société Générale (Kont Vitalis) adına Salandrouze de Larmonaix ve Paris'li Haus Noel Bardac, ayrıca 1910 ilkbaharında işten vazgeçecek olan Banque Française du Commerce et de l'Industrie, aynı şekilde dilekçesini Société franco-ottomane d'études industrielles et commerciales adına sunan Fransız Société d'Heraclée başkanı Albert Laurence da vardı (Hiller, 1985:162).

Bu grupların ortak girişimleri, Rusya hükümeti tarafından olumlu karşılandı. Daha sonra, hükümetin denetimindeki bir Rus bankası (Banque Internationale de Commerce de St. Petersburg) da bu ortaklığa sokularak Rusya'nın etkisinin artması amaçlanmaktaydı. Bu olaydan sonra, Larmonaix ve Laurans tarafından temsil edilen gruplar birleşerek, Rus bankası Banque Russo-Asiatique'i de aralarına alıp yeni bir konsorsiyum oluşturdular.

Fransız hükümeti bu ortaklık girişimini olumlu karşılamakla birlikte, temkinli davranarak "bekle ve gör" anlayışıyla gelişmeleri izlemekteydi. İngiliz hükümeti ise, bölgede bir demiryolu yapımıyla ilgili olarak Rusya ile ortaklaşa girişimde bulunmaktan yana görünmüyordu.

> Dışişleri Bakanlığı, İngiliz karteli ile birlikte çalışan Rus grubunun, Peters-

burg'un desteğini alamaması nedeniyle, İngiliz müracaatçılara demiryolu imtiyazı konusunda destek vermedi (Hiller, 1985:163).

Bunun üzerine Fransızlar ve Ruslar, kendi aralarında yeni bir konsorsiyum kurdular:

> Yeni kurulan konsorsiyum ancak 29 Haziranda [1910] Samsun-Turhal-Sivas hattının ve Tokat'a uzanacak bir yan hattın yapım ve işletme imtiyazı için arayışa girebildi. Ass, Rus hükümetinin onayını arkasına almıştı ve İstanbul'daki girişimini Fransız ve Rus elçilikleri aracılığıyla koordine etti. Tam da bu noktada yeni bir problem çıktı: Saray, imtiyaz dilekçesini reddetti. Böylece Saray, Rus çıkarlarının içinde yer aldığı bir şirkete önemli bir işi verme eğiliminde olmadığını gösteriyordu (Hiller, 1985:163).

Aslında, Rusya, İstanbul yönetiminin böyle bir girişime izin vermeyeceğini kestirebiliyordu. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ile sürdürdüğü anlaşma görüşmelerine ve daha sonra varılacak olan anlaşmalara rağmen Rusya'yı her zaman, en tehlikeli düşman olarak görmekteydi. Saray yönetimine göre, en büyük amacı sıcak denizlere inmek olan Rusya'nın gözü sürekli Karadeniz sahillerinde ve Doğu Anadolu'daydı. Nitekim Çarlık Rusya'sı, Saray yönetimini haklı çıkaracak her türlü girişime başvuruyordu: Bir yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki topraklarını kaybetmesine yol açan ve sürmekte olan Balkan Savaşları'nda rakip devletleri kışkırtıyor ve destekliyor; diğer yandan da Doğu'da Ermeni ayrılıkçıların örgütlenmesine destek vererek bu bölgeyi kendi topraklarına katmak için çaba harcıyordu. Bunu bilen Avrupalı güçler de Osmanlı İmparatorluğu'nun paylaşımında Rusya'yı dışarıda tutamayacaklarını anladıklarından, uluslararası anlaşmalar ile kendi konumlarını güçlendirmeye çalışıyorlardı. Nitekim Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisini gün geçtikçe arttıran Almanya, uzun görüşmelerden sonra, Aralık 1910'da, Rusya ile bir anlaşma (Das Postdamer Abkomen) yaparak Rusya ile işbirliği yolunu deneyecekti. Bu anlaşma diğer güçleri de harekete geçirdi. O güne kadar Almanya'ya yakınlık duyan Osmanlı yönetimi, geleneksel Rusya düşmanlığı nedeniyle bu anlaşmadan herkesten çok rahatsız oldu. Ancak Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürecek olan birkaç yıl boyunca Rusya, Almanya, İngiltere ve Fransa arasında pazarlıklar devam etti. Bu pazarlıkların sonuçlarından biri de Fransızların Rusya ile yaptığı 1913 anlaşması idi. Hem Fransa, hem de Almanya bu anlaşmalar aracılığıyla Rusya ile dostluk kurmaktan çok, uluslararası denge hesapları peşindeydiler. Rusya ise,

> Avrupa'nın nüfuzunun Kuzeydoğu Anadolu'ya yayılmasını yavaşlatmaya çalışıyordu. Sınırın Rus tarafındaki ulaşım ağı tamamlanana dek zaman kazanmak

istiyordu. Çarlık, diğer büyük güçlere kıyasla, daha çok, bir savunma pozisyonu içinde bulunuyordu (Hiller, 1985:131).

b) 1911 Yazı - 1912 İlkbaharı

Bu uluslararası çatışma ortamında Chester Grubu bir sonuç alamayınca, Amerikan Dışişleri, imtiyazın alınması konusunda şirketten (OADC) daha da kararlı ve ısrarlı olmaya başlamıştı. Şirket yönetiminde ise tam bir şaşkınlık ve yılgınlık hâkimdi. Projeden vazgeçilmesi bile gündeme gelmişti. Ancak İstanbul'daki Amerikan ortaelçisi Carter, projenin Meclis'in gündemine gelmesi ile önemli mesafe katedildiğini ve sonbaharda başlayacak yeni dönemde projenin kesinlikle kabul edileceğine inandığını söyleyerek, şirketin mücadeleyi bırakmamasını istiyordu. Nitekim, Amiral bundan etkilenerek, 22 Haziran 1911'de, kısa bir zamanda şirketin yönetim kurulunun toplanarak bir karara varacağını Dışişleri'ne bildirdi. Ayrıca şirket görevlilerinin Washington'a gelerek, Dışişleri ile, gelecek dönemde "Türkiye'de, Amerikan bayrağı altında verilecek olan mücadele için yeni bir kampanya başlatma" görüşmelerine hazır olduğunu da sözlerine ekleyecekti. Chester'ın bu mücadeleci tavrı Knox ve Wilson'un da takdirini kazanmakta ve bakanlığın Yakındoğu Bölümü bir yazı ile Amiral'e tam destek sözü vermekteydi. Bunun üzerine şirket, Eylül başlarında bir açıklama yaparak, yeni Meclis dönemi başlamadan İstanbul'a tam yetkili bir temsilci göndereceklerini bildirdi. Dışişlerinin, Chester Projesi'ne verdiği destek, 1911 Sonbaharında St. Petersburg'dan İstanbul'a transfer ettiği, ["Bakanlığın hizmetindeki en seçkin subaylardan biri" (Gordon, 1932: 263)] yeni Büyükelçi William W. Rockhill'e verdiği direktifler ile doruğa ulaşmıştı: Taft yönetimi adına Knox, Rockhill'den, "Amerika'nın akademik çıkarlarından daha çok; gerçek, ticari çıkarları için" seferber olmasını istiyordu. Rockhill, İstanbul'a gelir gelmez projenin tarihi gelişimini ve o günkü durumu inceleyerek, bir sonraki dönemki görüşmeler için umutlandı. Bu arada şirketten de, konuyla sürekli ilgilenen bir görevli tayin etmesini ve ülkenin koşullarının gerektirdiği tüm yolların kullanılmasını isteyerek, rüşvet imasında bulunmaktaydı (DeNovo, 1963:79; Gordon, 1932:263 ve Çavdar, 1974:112).

Ancak her zaman olduğu gibi, tam işler iyi giderken ve tam zafer beklenirken her şey yeniden alt üst olacaktı. Bunda en önemli rolü, başından beri şirket içinde sürüp gitmekte olan anlaşmazlıkların büyümesi oynadı. Buna bir de Eylül 1911'de patlak veren Trablusgarp savaşı da eklenince anlaşmanın Meclis'te görüşülüp onaylanması umutları yeniden suya düştü (CH, 1922/9:942). 28 Eylül 1911'de Colby M. Chester Jr., Dışişleri'ne, şirketin bazı ortaklarının (bu savaş yüzünden görüşmelerin yeniden

sürüncemeye gireceği kaygısıyla), geri çekilmek istediklerini; şirketin ise bu yüzden, İstanbul'da bir İngiliz bankasına yatırmış olduğu 20.000 pound parayı çekmeyi düşündüğünü söyledi. Şirket bir yandan da şartlar uygun olduğunda yeniden bu teminatın yatırılıp, girişimlerin sürdürülmesini düşünüyordu. Ancak, sonuç olarak, şirket yöneticileri yıllar süren tartışmalar ve masraflı ve entrikalı girişimlerden sonra yılmıştı. Bu yüzden, başvuruyu geri çekme tavrına karşı Osmanlı'nın tepkisine bakarak, onu artık son kararını vermeye zorlamak ve olayı sürüncemeden kurtarmak istiyordu. Yoksa, şirketin, artık bu imtiyazın bir başka gruba verilceği korkusu yoktu. Onları rahatsız eden daha çok şirket içindeki anlaşmazlıklardı. MacArthur kardeşlerin tüm çabalarına rağmen, şirkette bir güvensizlik ve umutsuzluk havası hâkimdi: OADC 18 Ekim 1911'de Dışişleri'ne, yönetim kurulunun toplanarak, başvurularını ve teminat olarak yatırdıkları parayı geri çekme kararı aldığını bildirdi (DeNovo, 1963:80-1). Nitekim, yeni yasama yılı başladığında, şirketin İstanbul'daki konumu oldukça zayıf olmasına rağmen, proje Meclis'te görüşülecekti:

> Parlamento Ekim'de toplandığı zaman, Şirket'in İstanbul'da hiçbir temsilcisi yoktu ve yasama döneminin başlamasından beş gün sonra, 88.000 dolar tutarındaki ihtiyat akçesi geri çekildi. (...) Bu gelişmelere rağmen, tasarı 20 Kasım'da parlamentoya sunuldu ve birkaç kere görüşüldü. Nihayet 11 Aralık'ta Büyükelçi Rockhill, Şirketin imtiyaz için ihtiyat akçesini geri çektiğini Sadrazam'a bildirdi. Sonuç olarak tasarı parlamentoda oylanmadı (Gordon, 1932:264)

Bu arada, Amiral Chester'ın L. Shaw Moore'a anlattığına göre,

> Yasal hakkı korumak için, önerilen kanun tasarısının taslağına Türk hükümetinin de resmen kabul ettiği bir moratoryum maddesi yazıldı (*Asia*, 1923/7:523)

Amiral'in 1922 Eylülünde yayımlanan bir yazısında ise şu satırlara yer veriliyor:

> 1911'de Meclis-i Mebusan sözünü ettiğim demiryolu imtiyazının, yolun her iki tarafında yirmi kilometre genişliğinde maden ve petrol imtiyazlarını da kapsayan imtiyazın lehine oy kulandı (CH, 1923/9:942).

Chester aynı yazısında, "İlk seçimler yapıldığında İstanbul'daydım" demektedir (CH, 1922/9:943). Oysa bunun ilk seçim olmadığı kesindir. İlk seçimler 1908 Sonbaharında (Kasım sonu ve Aralık başında) gerçekleştirilmiştir (Akşin, 1980:107; Çavdar, 1984:126-129; Alımad, 1971:60-61). Amiral'in sözünü ettiği ve daha sonra büyük bir coşkuyla

kutlandığını söylediği bu seçimlerin, 1912 ilkbaharında yapılan, "Osmanlı tarihinde en şiddetli kampanyanın geçtiği..." (Çavdar, 1984:186) ve "sopalı seçim" diye anılan (Tunçay, 1992:33) genel seçimleri anımsatmakla birlikte, 11 Aralık 1911'de yapılan İstanbul ara seçimleri (Ahmad, 1984:172) olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, Lewis de bu seçimler için "11 Aralık 1911'de yapılan bu ara seçim, her biri farklı bir partiyi ve programı temsil eden iki aday arasındaki ilk gerçek seçim mücadelesiydi" der (Lewis, 1993:221).

Bu arada Almanlar Osmanlı hükümeti ile yaptıkları görüşmeler sonucunda, 21 Mart 1911'de Anadolu ve Bağdat Demiryolları'nın devamı olan hatlar için yeni bir imtiyaz anlaşması imzalamışlardı. Böylece Osmanlıların Alman yanlısı politikası bir daha kanıtlanmış oluyordu. Böylece, Jön Türk devriminden sonra "demiryoluna uzun yıllar verilen ara artık sona ermişti. İmtiyaz anlaşması yapıldıktan sonra, yapım çalışmalarına yeniden başlandı" (Rathmann, 1982:101).

Bu gelişmelere rağmen şirket, bir yandan da imtiyaz koşullarının ilk başlardakine oranla daha az avantajlı olduğunu ve bazı değişikliklerle yeniden gündeme getirilebileceğini düşünmekteydi. Örneğin, ilk başlarda önerildiği gibi, "diğer demiryolu yapımcısı şirketlere verilen kilometre garantisi ve maden kaynaklarının işlenmesinde öncelik" koşuluyla veya diğer teşviklerle görüşmelere yeniden başlanabileceği düşünülmekteydi. Bu da olmazsa, şirket yepyeni bir alternatife de hazırdı: imtiyaz anlaşmasında şirkete, hatların ve kaynakların araştırılması ve değerlendirilmesi için bir yıllık bir zaman verilecekti. Bu araştırma sonucunda her şey olumlu sonuçlanırsa, şirket, 30.000 Osmanlı lirası depozit yatırmaya hazırdı. Tersi durumda tüm araştırma sonuçları karşılıksız olarak Osmanlı hükümetine devredilecekti. Anlaşmanın içeriğinde şirket lehine değişiklikler için verilen bu mücadeleye paralel olarak, şirket içindeki bazı çevreler, geri çekilen depoziti yeniden yatırıp, yeniden girişimlerde bulunmak amacıyla yeni mali kaynaklar aramaktaydılar. Fakat her iki amaca da ulaşılamadı. Ne Meclis bu tür değişikliklere yanaşıyordu, ne de şirket içindeki anlaşmazlıkların yarattığı güvensizlik ortamı ortadan kalkmıştı. Dışişleri de şirketin iç karışıklıklarına ve başarısızlığına çok kızmıştı. Oysa Dışişleri'ne göre, İstanbul'daki genel hava sonbaharda anlaşmanın Meclis'te onaylanacağı şeklindeydi. Hem kabinede şirket lehine bazı değişikler olmuş, hem de Almanlar'ın muhalefetinin hızı azalmıştı (DeNovo, 1963:81-82).

Oysa, tüm bu dönem boyunca Amerikan Dışişleri projeyi yakından takip edip her aşamasında desteklemişti (Nearing & Scotting, 1966:68).

Görüşme döneminin ikinci kısmında Dışişleri Bakanı olan Philander C. Knox,

-Amiral Chester'a yetki vererek- imtiyazı almaya derin ilgisini gösterdi ve 1909'da Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni Sultanının tahta çıkışını kutlamak üzere İstanbul'a gitmekle görevlendirilen Bakan Yardımcısı Huntington Wilson, ziyaretinin temel amacının Amerikan talebine yardım etmek olduğunu açıkça belirtti. Dahası, Amiral Chester'ın huzurunda Amerikan Büyükelçisine bakanlığın, kısa süre önce Japonya örneğinde olduğu gibi, imtiyazı almak için, Türkiye'deki "kapitülasyonlar"la ilgili anlaşma haklarından vazgeçmeye hazır olduğunu bildirdi (CH, 1922/3:955).

Tüm gücüyle destekleyip, uğruna, kendi geleneksel "müdahale etmeme" politikasını bozmuş olduğu bu projenin sonu, Amerikan Dışişleri'ne göre, birçok yönden ABD'nin dış politikasını olumsuz etkileyecekti. Her şeyden önce ABD'nin bölgedeki prestiji büyük darbe almıştı. Bu, hem Washington'daki hem de İstanbul'daki resmi görevlileri büyük bir hayal kırıklığına uğratmıştı. Çünkü gerçekten imtiyazın alınması için tüm güçleriyle seferber olmuşlardı. Ayrıca, Amerika Monroe Doktrini'ne ters bir şekilde, Amerika dışındaki olaylara müdahale ederek, Monroe Doktrini ile amaçladığı ve o güne kadar başardığı şeyi tehlikeye sokmuştu: Avrupalı güçler, artık kendilerinin de Amerika kıtasındaki politik sorunlara müdahale hakkına sahip olduğunu iddia edebileceklerdi. Bundan sonra Amerikalı yöneticiler, bunu telafi etmek için Ortadoğu'daki gelişmelere abartılı bir şekilde temkinli yaklaşmaya çalışacaktı. Kısaca, sütten ağızları yandığı için, artık yoğurdu bile üfleyerek yemek niyetindeydiler:

Tüm çabalarından ve başarıya öyle yaklaştıktan sonra Dışişleri Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi'nin çalışanlarınca kızdırılmıştı. Bakan Knox, Dışişleri'nin bu konudaki kendi sorumluluğunu ve Amerikan emperyalizminin ilk girişimini ortadan kaldıran bir nota gönderdi. (...) Bu nedenle 1911 yılının Aralık ayı Yakındoğu'daki Amerikan hükümet politikasında kesin bir dönüm noktasına işaret eder. Yeni yönetimin gelmesiyle birlikte, bugüne kadar izlediğinin tam tersi olan açık diplomasi ve açık kapı politikasına geçildi ve bu politika, o zamandan beri Amerika'nın Türkiye ile ilişkilerini yönlendirmektedir (Gordon, 1932: 264-265).

Chester Grubu'nun bu başarısızlığından sonra, fırsatı değerlendirmek düşüncesiyle, İngilizler, D'Archy'nin harekete geçmesini istediler. Ama, Chester Grubu gibi, D'Archy grubu da sürekli engellerle ve iç sorunlarla boğuşmak zorundaydı. D'Archy'nin en büyük şikâyeti İstanbul temsilcisi Nichols'un beceriksizliği idi. Bunda, İstanbul'daki siyasi ortamın belirsizliği ve Osmanlı hükümetinin herkese söz vererek yol açtığı imtiyaz hakları kaosunun da rolü büyüktü. Bu arada, bazı çevreler Mezopotamya'daki petrollerden emin olduklarından bölgedeki petrol işletme ve taşıma hak-

larını, demiryolu yapımından ayrı olarak elde etmeye çalışıyordu. Nitekim, Osmanlı hükümetinin karar veremediği şeylerden biri de buydu. Alışılageldiği gibi, petrol işletme hakkı karşılığında demiryollarını bedavaya getirmek ile bunları tamamen birbirinden ayırmak arasında bocalıyordu hükümet. 3 Ocak 1912 tarihli yazısında, Nichols, İngiliz Dışişleri'ne, bu belirsizlik ve karışıklıklar nedeniyle imtiyaz koparmak için ortamın hiç de uygun olmadığını yazıyordu. Daha sonra İngilizlerin İstanbul'daki elçiliğinin ve Dışişleri'nin de aynı görüşte olduğu görülecekti (Kent, 1976:29).

c) 1912-1914

> 1912'ye gelindiğinde... Mezopotamya'da imtiyaz elde etmeye çalışan dört farklı grup vardı: 1) Alman - Deutsche Bank; 2) İngiliz - D'Archy (APOC); 3) Hollanda - Anglo-Saxon Petroleum Company; 4) Amerikan - Chester Grubu. Mezopotamya petrol imtiyazını almada dört gruptan üçünün birleşmesinde iki düşünce etkili oldu. Avrupalılar, Amerikalıları dışarda tutmada kararlıydılar (Shwadran, 1973:195).

Tüm olumsuz gelişmelere ve Avrupalıların bu yoğun muhalefetine rağmen (başından beri projenin lokomotifliğini yapan ve projeye adını vermiş olan), Amiral Chester pes etmedi. 1912 yılı başlarında şirket içindeki yeni düzenlemelerden sonra yeniden Dışişleri'ne başvurdu:

> Şirketi, ilk mensuplarından bazılarının geri çekilmeleri sayesinde, 1912'de Turkish Exploration Company [Türk Araştırma Şirketi] olarak yeniden düzenledik ve savaş bitene kadar haklarımızı muhafaza etmek için şirketi, New Jersey yasalarına göre oluşturduk (Amiral'in L. Shaw Moor'a anlattıklarından, *Asia*, 1923/7: 523).

Amerikan Dışişleri'ne yaptığı bu başvuruda, Amiral, somut olarak kaynaklarını belirtmeden, grubun şimdi mali gücünü arttırdığını da iletti. Ama Washington'un, bu sefer ihtiyatı elden bırakmaya niyeti yoktu: Israrla, bu mali kaynakların ve yeni gelişmelerin yeterince güven verici olup olmadığını öğrenene kadar tarafsız kalmayı yeğledi. Nitekim ortaya çıkan gerçek, Chester'ın vaat ettiği mali gücün ortalıkta olmadığı yönündeydi. Chester Grubu'nun J. P. Morgan & Company adlı şirkete başvurusu üzerine, bu şirket İstanbul'a bir temsilci göndererek imtiyazla ilgili gelişmeleri yerinde izlemiş, bu temsilcinin verdiği olumsuz rapor üzerine de şirket, Chester Grubu'na katılmayı veya destek vermeyi reddetmişti. Bunun üzerine grup yeniden beklemeye geçti. Ancak sadece, 1913'te başa geçen Wilson yönetimine kadar: Şirketin ortaklarından Colt, 1 Temmuz 1913'te yeni Dışişleri Bakanı William Jennings Bryan'a, eski şirketin ilga edilip, Ottoman-American Exploration Company (OAEC) adıyla yeni bir şirket kurularak bir temsilcisinin hükü-

metle imtiyaz görüşmelerini sürdürmek üzere İstanbul'a yollandığını yazmaktaydı. Yeni şirketin kurucuları arasında, Mac Arthur Brothers Company, C. M. Chester Jr., H. C. Keith ve Colt vardı. Ama Wilson yönetimi de, şirketin destek beklentisini eski yönetimin (Taft yönetimi) ihtiyatı ile karşıladı. Dışişleri, bu anlaşmanın ABD'nin ulusal çıkarları açısından büyük bir anlam ifade ettiğine inanmadığı gibi; bunun, ABD'nin, "Avrupa ve Yakındoğu'daki sorunlara müdahale etmeme" şeklindeki geleneksel politikasına da ters düştüğünü düşünmekteydi. İstanbul'daki Amerikan elçiliği görevlilerine de, Chester Grubu'na sadece, herhangi bir Amerikan grubuna olduğu kadar yardımcı olunması yönünde direktif verildi (DeNovo, 1963:83-85).

Amerikan Dışişleri'nin bu tavrı, yepyeni bir organizasyonla ve heyesle işe başlayan Chester Grubu'nu hayal kırıklığına uğrattı. Çünkü şirket yöneticileri, Türkiye'deki imtiyaz savaşında, rakipleri ile eşit koşullara sahip olmaları için, kendi hükümetleri tarafından en az diğerleri kadar desteklenmeleri gerektiğini çok iyi bilmekteydiler. Chester Grubu'na göre, ABD, Osmanlı hükümetinin gümrük oranlarını % 11'den % 15'e çıkarmasına izin verirse anlaşma kesindi. Şirketin Kasım ve Aralık aylarındaki bu taleplerine, Dışişleri Ocak 1914'te "İstanbul'daki temsilciler bu konunun görüşülmesi için görevlendirildi" şeklinde cevap verdi. Oysa şirketin beklentisi daha büyüktü. Şirket, Dışişleri'nden anlaşma koşullarının şirket lehine düzeltilmesi yönünde açık destek bekliyordu. Colt'a göre, bu gerçekleşmezse kendi girişimleri sonuçsuz kalacaktı. Dışişleri'nin buna tepkisi sert olmuştu. Colt'a cevaben bakan yardımcısı, İstanbul'a verilen direktifle bakanlığının üzerine düşeni yaptığını belirtti. Bir bakıma Colt'un kendilerine kendi işlerini öğretme havası içerisindeki bu tavrından rahatsız olmuştu Moore. Çünkü Dışişleri, Chester Projesi'ne angaje olmama konusunda kararlıydı artık. Nitekim bu cevapla "Dışişleri'nde Chester Projesi dosyası 1920'ye kadar rafa kaldırıldı" (DeNovo, 1963:85-86).

Böylece ABD'nin "Doğu Sorunu'na müdahale etmeme" politikasının tek istisnası da ortadan kalkmış, Taft yönetiminin dolar diplomasisine uygun olarak başlayan aktif politikası, yerini geleneksel "tarafsızlık" politikasına bırakmıştı. Bundan sonra, 1920'li yıllara kadar ABD'nin bölgedeki en önemli uğraşı, yeniden misyonerlik ve eğitim çalışmaları olacaktı.

Bu arada Avrupalı güçler, hem şirketler hem de hükümetler bazında Osmanlı İmparatorluğu üzerinde "hak ettikleri miras"a konmak için rekabeti sürdürmekteydi. Birinci Dünya Savaşı öncesi bu birkaç yılda göze batan en önemli gelişmelerden biri, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupalı güçlere bağımlılığının artmasına paralel olarak, ülkenin siyasi ve iktisadi paylaşımında görüşmelerin artık tamamen Avrupa merkezlerinde, Avrupalı şirketler arasında yapılmasıydı. Diğeri de hükümetlerin şirketler arası re-

kabete, özellikle petrol söz konusu olduğunda, daha dolaysız olarak müdahale etmesi oldu (Kent, 1976:33).

Bölgenin yeraltı kaynakları için her gün yeni bir girişim söz konusu oluyordu. Ancak bunlardan petrolle ilgili olan girişimler, sayılarının ve petrolün öneminin her gün biraz daha artmasına rağmen sonuçlanamıyordu. Bu durum burada önce sürdüğüm tezlerden birinin yardımıyla tamamen anlaşılabilir ancak: Artık sömürgecilikle ve tek ülke kontrolünde bir bölge yaratma yöntemi ile bir bölgenin elde edilmesi imkânsızdı. Tek yol, işbirliği ve paylaşımdı. Avrupalı güçlerin politikaları ise henüz bunun tam bilincinde olmayanların yoğun etkisi altındaydı. Bu durum, tabii ki en çok, uzun süredir yaşamını bu güçler arasındaki çatışmaya ve ortaya çıkan dengeye bağlayan Osmanlı yöneticilerinin işine geliyordu. Bu nedenle, İstanbul yönetimi bu imtiyazları, bir yandan gerçekten yeraltı kaynaklarını işleterek kendisini zenginleştirecek bir araç olarak görürken, bir yandan da güçler arasındaki dengeyi korumak için kullanıyordu.

Bölgenin -yeraltı kaynaklarını da hedefleyen- demiryolları projeleri ise, her gün eklenen yenileri ile, devletlerin bizzat katıldıkları genelde emperyalist rekabetin odak noktasını oluşturmaya devam ediyordu.

Rusya, bölgede demiryolu yapımı ve yeraltı zenginlikleri üzerinde hak sahibi olma mücadelesinde, daha önce değinilen, "diğer güçleri görüşmeler ve anlaşmalar yoluyla oyalayarak Karadeniz ve Doğu Anadolu'dan uzak tutma" politikasını, 1912 yılından itibaren daha da katılaştırmıştı. Fransa ise bu bölgelerde bir demiryolu yapımı imtiyazının Ruslarla ortaklık içinde alınabileceğine inandığından bu yolu denemekteydi. 1912-1913 yılları boyunca Ruslar, daha önce Fransızlarla giriştikleri ortak yatırım görüşmelerini ve Osmanlılarla, bölgede bir demiryolu inşası imtiyazı görüşmelerini sürdürmekteydi. Bu görüşmelerden bir sonuç alamayınca da, her seferinde, Osmanlılarla 1900 yılında yaptığı anlaşmayı taraflara hatırlatarak, bölgede bir demiryolu inşa etmek için uğraşan diğer çevrelere bu bölgelerin kendi nüfuz alanları içinde olduğunu söylüyordu. Zaten bütün bu süre boyunca Rusya'nın tek amacı vardı:

> Rus hükümeti Kafkas sınırında olabildiğince geniş bir tampon bölge kazanmak için mücadele ediyordu (Hiller, 1985:180).

Ruslar, bir yandan, Osmanlıların bölgede bir demiryolu yapımına yönelik Avrupalı diğer güçlerle yaptığı her türlü anlaşma olasılığını engellemeye çalışırken, bir yandan da Osmanlılarla ikili bir anlaşmaya varmak için görüşmeleri sürdürüyorlardı. Nitekim Cavid Bey ile Rus temsilci Giers arasındaki görüşmeler, iki taraf için de umut verici bir aşamaya geldiğinde,

Petersburg 1900'deki anlaşmadan vazgeçmeye hazırdı. Rus hükümeti Trabzon-Aşkale ile Ergani-Van'ı 1900 anlaşmasına uygun şekilde yeni bir Rus-Osmanlı anlaşmasına aktarmak istiyordu. (...) Doğu Anadolu demiryolu ağının yapımı için planlar 1913 sonbaharıyla 1914 başında hazırlandı. 14 Eylül 1913'te Fransız işletmesiyle Osmanlı hükümeti arasında Samsun-Sivas-Erzincan-Aşkale hattı ve bağlı yan hatlar *ad refarendum* imzalandı. Sözleşme şartlarında, 11 Eylül'de Pichon ve Cavid Bey'in imzaladığı Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu yapımı ve diğer kamu işleri ile ilgili anlaşmaya da değiniliyordu. Karadeniz demiryolu ağının Bağdat demiryolu ile bağlantısı 15 Şubat 1914'te bir Alman-Fransız sözleşmesi ile belirlendi. Bütün düzenlemeler, Fransız-Osmanlı genel anlaşmasına (9 Nisan 1914'te imzalandı) ilave edilen bir ekte bir kez daha belirtiliyordu. Daha bir ay öncesinde Saray'la söz konusu firmalar arasında Karadeniz demiryolu ağının yapımı ve işletmesi için bir sözleşme imzalanmıştı. Osmanlı hükümetinin finans sorununun çözümündeki ortağı BIO (Banque Imperiale Ottomane-Osmanlı Bankası), Banque Russo-Asiatique ve Banque Internationale de Commerce de St. Petersburg idi. Bu ikisi birlikte Société Ottomane du réseau de la Mer Noire'ı oluşturuyordu. İnşaat ve işletme işi Régie Générale'e kalmıştı.
Neredeyse dört yıl süren pazarlıklardan sonra Régie Générale artık Doğu Anadolu'da demiryolu yapımına başlayabilirdi. Erzurum, Rusların isteklerine uygun olarak yapımı planlanan hattın dışında kaldı. Buna karşın Rusların, Aşkale'nin doğudaki son durak olması yolundaki talebi yerine getirilmedi. Bunların dışında Régie Générale, yararlanabileceği pek şüpheli olsa da, kullanımı kendi tercihine bağlı bir dizi hak elde etti. Artık Avrupa'nın siyasi ve ekonomik çıkarları, geri dönülmez bir şekilde Rus ve İran sınırının yakınlarında etkin oluyordu. Petersburg içinse geriye kalan, söz konusu olanın Alman değil, Fransız çıkarları olduğu şeklindeki bir kuru teselliydi. (...) Birbiriyle yakın ilişkisi olan Fransız-Osmanlı ve Rus-Osmanlı anlaşmalarının imzalanmasından hemen sonra Doğu Anadolu'da inşaat çalışmaları başladı. Birinci Dünya Savaşı bu çalışmaları durdurduğunda Samsun ve Havza arasındaki ilk 35 km tamamlanmıştı (Hiller, 1985:179-182. Ayrıca bkz. Earle, 1972:265-269).

Başından beri Almanların ve İngilizlerin en büyük amacı öncelikle Amerikalıları bu paylaşımın dışında tutmaktı (Altuğ, 1983:47; Mosley, 1975:56; Shwadran, 1973:195). Bu nedenle Fransız ve Ruslarla birlikte Almanlar ve İngilizler Chester Projesi'ni engellemek için her türlü entrikaya giriştiler. Nitekim, yıllarca İstanbul'da yaşamış olan Laurence Shaw Moore, 1922 Mayıs'ında yayımlanan bir yazısında, o dönemle ilgi olarak şunları söylemektedir:

İstanbul'daki Türk gazetelerinden birinin editörünün, Chester projesine karşı olan kendi yayın kurulunun Britanya Büyükeçiliği tarafından uyarıldığını bana söylediğini hatırladım. Fransız ve Rus baskısının da etkili olduğundan kuşku yoktu (*Asia*, 1922/5:478).

Almanlar, 1904'te elde ettikleri ve daha sonra hükümetin tek taraflı olarak iptal etmeye çalıştığı imtiyaz anlaşmasına güvenerek İngilizlerle anlaşma yolları arıyorlardı. İngilizler ise, bu süreç boyunca, D'Archy'ye dolaylı destek vermekten, olaylara dolaysız müdahale eder hale geldiler. İngiliz hükümetinin, dolaysız olarak D'Archy'nin şirketi Anglo-Persian Oil Company'yi destekleme nedeni, bu şirketin, yıllardan beri Deniz Kuvvetleri'ne verdiği ucuz petrol ve bu şirketin (İngilizler için hayati öneme sahip olan Hindistan yolu üzerinde bulunan) stratejik bir bölgedeki İran petrollerini işletme tekelini elinde bulundurmasıydı (Kent, 1976:35).

> Anglo-Persian Oil Company'nin İngiliz hükümetinin desteğini sağlaması, o dönemde Amirallik Birinci Lordu olan Winston Churchill'in ısrarıyla mümkün olmuştur. 1911 yılında göreve gelen Churchill, kısa bir süre sonra Shell'in, İngiliz donanmasının petrol ihtiyacının karşılanması açısından bir güvence teşkil edemeyeceğini görmüş ve bu amaçla İngiltere'nin kendi petrol şirketine sahip olması gerektiğini savunmuştur. Bu yolla petrolün daha ucuza mal olabileceğine kanaat getiren Amirallik, Anglo-Persian Oil Company ile uzun vadeli bir kontrat yapmayı kabul etmiş; fakat Churchill, gerçek güvencenin şirkete sahip olmak suretiyle sağlanabileceğinde ısrar etmiştir. Sonuçta, 1914'te -Birinci Dünya Savaşının başlamasından altı gün önce- İngiliz hükümeti, iki milyon pound karşılığında Anglo-Persian Oil Company'nin %51 hissesini satın almayı kabul etmiş ve şirket sermayesinin arttırılması kararlaştırılmıştır. Yapılan anlaşmaya göre, şirket, yaşadığı sürece İngiliz şirketi olarak kalacak; tüm yöneticileri İngiliz uyruğunda olanlardan seçilecek; İngiliz hükümeti şirket kararlarında veto hakkına sahip iki yöneticiyi bizzat tayin edecek fakat bu veto hakkı şirketin yalnızca, ülkenin dışişleri ve askeri politikasını veya Amiralliğin yaptığı anlaşmaları doğrudan ilgilendiren kararlarında kullanılabilecektir. Bu açıdan hükümet, şirketin bir anlamında denetçi ortağı olacaktır (Altuğ, 1983:34).

Ancak başından beri İngiliz hükümetinin desteğini talep eden bir diğer büyük şirket, Royal Dutch-Shell, her şeye rağmen, başarılı girişimleri ile, öyle kolayca saf dışı edilemeyeceğini gösterip, üstelik bir de diğer şirketlerle işbirliği çabalarından da sonuç almaya başlayınca, İngiliz hükümetinin bu şirkete duyarsızlığı daha fazla devam edemeyecekti. Çünkü İngilizler Osmanlılara sürekli baskı yaparak (özellikle gümrük resminin arttırılmasını engellemek bunların başında geliyordu) D'Archy dışında birilerinin imtiyaz almasını engellemeye çalışırken; Royal Dutch-Shell bu sefer de bölgenin petrolleri üzerinde zaten hak iddia eden Alman grubuyla ittifaka girmenin yollarını arıyordu. Üstelik bu grup, başından beri işbirliği yaptığı Gülbenkyan'ın sayesinde, onun yöneticilerinden biri olduğu ve daha önce İngiliz hükümetinin de desteğini arkasına alarak kurulmuş olan National Bank of Turkey ile işbirliği yapmaya başlamıştı (Mosley, 1975:57).

National Bank of Turkey (NBT) daha 1909'da, İngiliz hükümetinin desteğiyle, "Sir H. Babington-Smith başkan, Lord Revelstoke, Hugo Baring, Sir E. Cassel ve Kalusd Gülbenkyan yönetici olmak üzere" (Longrigg, 1968:29) Türkiye'de yatırım ve ticaret için kurulmuştu.[34] Bu banka aracılığıyla İngiliz girişimcilerden bazıları, Musul ve Bağdat petrolleri için Almanlarla işbirliği yolları arıyorlardı. Bu görüşmelerde arabuluculuğu -bu sırada Osmanlı hükümetinin mali danışmanlığını da yapan- Gülbenkyan yapıyordu. İlk önce Londra'da, Ocak 1911'de Gülbenkyan, Cassel ve arkadaşları tarafından, African and Eastern Concessions adlı bir şirket kuruldu.[35]

> [Bu,] Osmanlı İmparatorluğu'nun tamamında petrol işine girmeye niyetli bir şirket. Babington Smith, şirketin başkanı oldu. Deutsche Bank'a, değersiz opsiyonlarına ve zamanı geçmiş önceliklerine karşılık olarak, 20.000 hisse verildi; National Bank 28.000 hisse aldı ve bedelini ödedi; Gülbenkyan 12.000 hisseyi kendisine ayırdı ve 20.000 hisseyi de, Deterding'le yaptığı ön anlaşmaya uygun olarak, Royal Dutch-Shell grubuna aktardı. Sermaye, 80.000 pounddu (Longrigg, 1968:29-30).

Bu şirket daha sonra, 1912'de, Turkish Petroleum Company (TPC) adını alarak 23 Ekim 1912'de yapılan bir anlaşma ile Deutsche Bank'ın elindeki 1903 tarihli tartışmalı imtiyazı devraldı ve sermayesini (20.000 poundu Deutsche Bank'a ait olmak üzere) 160.000 pounda çıkardı (Schweer, 1919:81 ve Longrigg, 1953:65).

> Deutsche Bank grubu, 23 Ekim 1912'de yapılan anlaşmayla, Mezopotamya petrolleri üzerindeki haklarıyla birlikte African and Eastern Ltd.'e katıldı. Sermayesini 80.000 sterline yükselten bu şirket Turkish Petroleum Company adını aldı. Şirketin hisse dağılımı şöyleydi: %50 hisse National Bank of Turkey (Cassel), %25 Anglo-Saxon Petroleum Co. (Shell-Royal Dutch) ve %25 Deutsche Bank grubuna aitti. Deutsche Bank grubunun neden %25 gibi düşük oranda bir hisseye razı geldiği anlaşılır gibi değil. Muhtemelen petrol işleri dışındaki birtakım tavizlerle bu kayıp karşılanmıştı. Turkish Petroleum Company ile bağ başlangıçta yalnızca ticari bir sözleşme gibi düşünülmüş ve buna göre formüle edilmişti. Ancak Britanya hükümeti Anglo-Persian ile birlikte işin içine girmeye niyetlenince, bu salt ticari nitelik hızla değişti.[36]

---

34 Bu konuda bir makale için bkz. Kent, 1975.

35 Haffmann, 1927:69'da, şirketin kuruluş sermayesinin 50.000 İngiliz sterlini olduğu belirtilirken; Schweer, 1919:81'de "John Cawdray tarafından 50.000 sterlin sermaye ile kuruldu..." deniliyor.

36 Haffmann, 1927:70. Haffman'ın kitabının bu bölümünün İngilizcesi için bkz. Issawi, 1966:201. Ayrıca bu konuda bkz. Earle, 1924/6 (PSQ): çeş.yer; Baumgart & Benneckenstein, 1988:55 ve Shwadran, 1973:196.

Bir başka kaynakta ise aynı konuda, şu bilgilere yer veriliyor:

> Bu şirketin yirmi bin hissesi Deutsche Bank; yirmi sekiz bin hissesi Sir Ernest Cassel ve National Bank of Turkey (NTB); otuz iki bin hissesi da Kalusd Gülbenkyan'a verilerek paylaştırıldı. Birkaç ay sonra Gülbenkyan yirmi bin hissesini Royal Dutch-Shell grubundaki dostlarına satmış ve şirketin yüzde on beşini elde tutmasını sağlayan on iki bin hisseye dokunmamıştı (Mosley, 1975:51-52).

Böylece Hollandalı grubun da pay almasını sağladığından, Gülbenkyan'ın bu davranışı İngiltere'yi oldukça rahatsız etti. İngiltere'nin amacı, bu şirketteki Gülbenkyan'a ve Royal Dutch-Shell'e ait hisseleri Anglo-Persian'a satın aldırarak, Almanlarla işbirliğinde "İngiliz olmayan" bu iki grubu safdışı etmekti. TPC'yi kuran şirketler ve şirket içindeki temsilcileri şunlardı: NBT (Babington-Smith), Asiatic Petroleum Company (Deterding ve Frederick Lane) ve Deutsche Bank (Dr. Kliemke) (Kent, 1976:34 ve Longrigg, 1968:30-1).

> Şirketin amacı, Türkiye'nin Avrupa ve Asya parçasında petrol bulunması olası görünen her kısmında petrol aramaktı. Deutsche Bank, kendisinin ve Anadolu ve Bağdat Demiryolu şirketlerinin sahip olduğu petrol haklarını yeni şirkete devredecekti (Kent, 1976:34).

TPC'nin bu amaca ulaşması için, tüm İngiliz gruplarının birleşmesi gerektiğini düşünen İngiliz hükümeti, TPC'yi bu birleşmenin sağlanacağı bir şirket olarak görmekteydi:

> 1912'den başlayarak, Turkish Petroleum Company'nin kurulmasından hemen sonra, İngiliz hükümeti şirketi D'Archy'nin Anglo-Persian karteliyle birleşmesi ve birlikte bir imtiyaz elde etmesi için zorlamaya başladı (Yergin, 1991:243).

İngiliz hükümeti, amacına ulaşmak için önce Cassel'in yönetimindeki NBT'ye ait olan şirketin %35 hissesini aldı ve böylece bölgedeki rekabete bir girişimci olarak, dolaysız katılmaya başladı. Ancak İngiliz hükümetinin niyetinden ve girişimlerinden haberdar olan Gülbenkyan, kendisine ait olan %15'lik hisseden %10'unu Deterding'in grubuna (Royal Dutch-Shell'e) devrederek, şirket içi pazarlıklarda bu grubu İngiliz hükümeti karşısında daha güçlü kılmayı amaçladı. Bunun sonucu, her ne kadar (İngiliz hükümetinin "ancak belli başlı hissedarların pazarlık görüşmelerine çağrılması" taktiği sonucu), 1914 yılı başlarında yapılan bu görüşmelere Gülbenkyan'ın katılamaması olduysa da, en sonunda 19 Mart 1914 tarihinde sonuçlanan bu görüşmelerle varılan anlaşmayla (*Foreign Office Agreement*) Royal Dutch-Shell'in şirkete katılımı onaylanmış oldu ve şirke-

tin sermayesi 160.000 pounda çıkartıldı.[37] Bu anlaşmaya göre, yeniden düzenlenecek olan şirkette (TPC), İngiliz hükümetinin kontrolündeki NBT %50, Royal Dutch-Shell ve Deutsche Bank ise %25'er hisseye sahip oluyorlardı. Gülbenkyan için tam bir yenilgi anlamına gelecek olan bu durum, D'Archy grubunun ve Royal Dutch-Shell'in kendisine verdikleri %2,5'er hisse ile biraz Gülbenkyan lehine değişti ve böylece o da, ancak %5'lik bir hisseyle ortaklığını sürdürdü.[38]

Özetleyecek olursak, aslında İngiliz hükümetinin TPC ile başlayan bu işbirliği girişimine yaklaşımı baştan beri olumsuzdu. Bu nedenle bu işbirliğine karşı D'Archy grubunun girişimlerini desteklemeyi sürdüren hükümet, ya TPC'nin her türlü girişimine karşı olacaktı, ya da TPC içindeki İngilizleri onlardan koparmaya çalışacaktı. Nitekim önce bu ikincisini deneyerek, bir süre sonra NBT'nin hisselerini satın alıp Almanlarla kendileri işbirliği yoluna gitti ve Royal Dutch-Shell'i saf dışı bırakmak istedi. Ama bunda başarılı olamayınca, mecburen onların da katılımı ile oluşacak bir TPC'ye ortak oldu. Böylece İngiliz hükümeti, artık sadece girişimcileri destekleyen bir güç olmaktan çıkmış, girişimcilerden biri haline gelmişti.[39]

Bu önemli anlaşmayla ilgili olarak, bir başka kaynakta şu bilgilere yer veriliyor:

> Bütün Avrupalı toplulukları Mezopotamya petrol imtiyazında birleştiren bu anlaşma, İngilizlere mutlak denetim veriyordu; Turkish Petroleum Company'nin payını 80.000 pounddan 160.000 pounda çıkarıyor, Turkish National Bank'ın Turkish Petroleum Company'deki hisselerinin yüzde 50'sini, Deutsche Bank'ın 25'ini ve Anglo-Saxon Company'nin yüzde 25'ini devralırken 80.000 poundluk yeni sertifikayı D'Archy'e veriyordu. Oy hakkı olmaksı-

---

37 Masley, Gülbenkyan'ın anılarına dayanarak yapılan bu son toplantı için 24 Mart 1914 tarihini vermekle birlikte, Yergin, 1991:243'te, Haffmann, 1927:69-70'te, Shwadran, 1973:196'da, John Carter'ın yukarıda sözü edilen yazısında (CH, 1926/1:496) ve anlaşmanın tam metnini ek olarak veren Kent, 1976:92 ve Earle'ün PSQ, 1924/3'teki makalesinde, anlaşma tarihi olarak "19 Mart 1914" verilmiş.

38 Anlaşmanın metnini kitabının sonuna ekleyen Kent, 1976:170-171'de; Shwadran, 1973:196'da ve Yergin, 1991:243'te Gülbenkyan'a %2,5 pay veren şirketlerin Angla-Persian ve Shell (Angla-Saxan Campany) olduğu belirtilirken; Altuğ, 1983:49'da ve Masley, 1975:58'de ise, Angla-Persian ve Deutsche Bank olduğu söyleniyor! Nitekim, Earle'ün verdiği anlaşma metninin 9. maddesinde de Gülbenkyan'a verilen bu payların D'Archy grubu ve Angla-Saxan Campany arasında eşit şekilde bölündüğü belirtiliyor (PSQ, 1924/6:278.

39 Yergin, 1991:243; Altuğ, 1983:48-49; Earle, 1972:287-293; Shwadran, 1973:196; Masley, 1975:53-54, 58-59; Langrigg, 1968:30-31 ve Kent, 1976:Bölüm 4 ve 5. Foreign Office Agreement'ın metni için bkz. Kent, 1976: Ek-3 ve TPC hakkında ilginç bir makale için bkz. PSQ, 1924/6.

zın yüzde beşlik lehdar payını (yüzde 2,5 D'Archy'den, yüzde 2,5 Anglo-Saxon'dan) Gülbenkyan'a veriyordu. Şirketin yönetim kurulu, dördü D'Archy grubu tarafından, dördü öteki iki grup tarafından atanan sekiz kişiden oluşacaktı. Anlaşmadaki önemli bir hüküm de, ortaklardan birinin ötekilerin katılımı olmadan Osmanlı İmparatorluğu'nda imtiyaz elde etmeye çalışmasını yasaklayan hükümdü.[40]

Alman ve İngiliz hükümetlerinin kontrolündeki TPC, bu ortaklık sonucu, bölgedeki petrol savaşında en güçlü grup haline gelmişti. Nitekim, Almanların 1904 imtiyazını da sahiplenen şirket yöneticileri ilk iş olarak Musul ve Bağdat vilayetlerindeki petrol yatakları için imtiyaz başvurusunda bulunmaya karar verdiler. Daha bu anlaşmadan dört gün sonra,

> 23 Mart günü, Mallet [Müsteşar Yardımcısı] ile Alman Büyükelçisi Bâbıâli'yi ziyaret edip, Sadrazamdan Turkish Petroleum Company'ye imtiyaz vermesini istediler (Kent, 1976:104. Ayrıca bkz. Öke, 1987:13).

İlk önce Osmanlı hükümeti yasalara aykırı olacağı gerekçesiyle bölge petrolleri üzerinde tekel hakkı anlamına gelebilecek böyle bir imtiyazın verilemeyeceğini söyleyerek çekimser davrandıysa da, sonradan bir yolunun bulunup, bu hakkın kendilerine verileceği şirket yöneticilerine bildirildi.[41]

> 28 Haziran 1914 günü, Sadrazam Said Halim Paşa, Alman ve İngiliz büyükelçilerine bir mesaj göndererek, Mezopotamya'nın yeraltı zenginliklerinin bundan böyle Turkish Petroleum Company tarafından işletilebileceğini resmen kendilerine bildirdi.[42] Amerikan hükümeti hemen İstanbul hükümetini protesto ederek, kendi yurttaşlarına karşı son derece kayıtsız kalındığından yakındı. Ama çok geç kalınmış, anlaşmalar imzalanmıştı. Amiral Colby Chester da elindeki belgeleri çantasına yerleştirdi -bir kere daha geçersizdi bu belgeler- ve büyük bir kırgınlık içinde Birleşik Amerika'ya döndü (Mosley, 1975:59-60. Ayrıca bkz. Chester, 1983:219; Longrigg, 1953:66 ve Longrigg, 1968:31-32).

Sadrazam Said Halim Paşa'nın İngiliz ve Alman elçiliklerine yolladığı ve daha sonraki yıllarda da sürekli bir "imtiyaz" olarak geçerliliği tartışılacak olan mektubun metni şöyleydi:

---

40 Shwadran, 1973:196. Ayrıca bkz. John Carter'ın makalesi: CH, 1926/1:496.

41 Kent, 1976:104vd. Nitekim çözüm olarak "Sadrazam tarafından yazılı olarak söz verilmesi" bulunmuştu Hoffman, 1927:71'de bu hakkı içeren, aynı tarihli bir iradeden söz ediliyor ama, bu doğru değil.

42 Bu mektupların metinleri için bkz. PRFRUS, 1921, vol.2:90.

Sayın Büyükelçi,
Ekselanslarının 19 tarihli ve ivedi ibaresiyle bana gönderme nezaketinde bulunduğu 985 nolu nota yanıt olarak, şunları size bildirmekten şeref duyarım: Musul ve Bağdat vilayetlerinde bulunan ve bulunacak olan petrol kaynaklarıyla ilgili olarak Hazine-i Hassa'ya vekalet eden Maliye Nezareti, bunları Turkish Petroleum Company'ye kiralamaya razıdır ve bundan böyle sözleşmenin genel koşullarının yanı sıra katılımını da belirleme hakkını saklı tutar.
Gerekli olması halinde şirketin, bu iki vilayette bulunan petrol kaynaklarına ilgi gösterebilecek üçüncü kişilere güvence vermeyi üstlenmesi gerektiğini söylemeye gerek yok.
Çok yüksek saygılarımı lütfen kabul edin Sayın Büyükelçi.
(imza) Said Halim
(PRFRUS, 1921/II:90)

Ancak bu mektubun öngördüğü imtiyaz hiçbir zaman Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nda onaylanmamıştı. Nitekim savaş patlak verdikten sonra bu onayın verilmesi imkânsızlaştığı gibi, 1915 Kasımında, Osmanlı hükümeti D'Archy grubuna, bütün iddialarının geçersiz olduğunu bildirecekti (CH, 1923/6:398 ve CH, 1926/I:496).

Sonuç olarak, Chester Grubu tüm girişimlerine rağmen kesin bir sonuca ulaşamamıştı. Gerçi bu, tüm taraflar için geçerliydi, ama İngilizler bu mektuba dayanarak kesinleşmiş bir imtiyaza sahip olduklarını iddia edeceklerdi yıllarca:

> Ne var ki, Chester imtiyazının yürürlüğe girmemiş olması gerçeği yerli yerinde duruyor. En iyi ihtimalle, Turkish Petroleum Company'nin imtiyazıyla aynı statüye sahip sayılabilir; fakat bazı bakımlardan ondan da az geçerlidir, çünkü 1911'de parlamentoya gönderilmişti, fakat onaylanmadı; oysa TPC imtiyazı, tam üç yıl sonra 1914'te Sadrazam tarafından imzalandı (Shwadran, 1973:198).

Son olarak, bölge petrolleriyle ilgili, "yerli" bir girişim hakkında şu ilginç satırlara yer vermek istiyoruz:

> Jön Türkler yabancı sermayenin Türkiye'deki imtiyazları elde etmek için girdiği yarış karşısında elbette sessiz kalamazdı. Yine de Osmanlı kartellerinin kuruluş haberlerine temkinli yaklaşılmalıdır; çünkü çoğu ya balon haberdir, ya da yabancı finans grupları Osmanlı tebaası mensuplarını vitrine yerleştirerek kartel kurmayı planlamaktadır.
> 1914 Martında İstanbul'da eski sadrazam Gazi Muhtar Paşa'nın başkanlığında 200.000 pound ile kurulan ve yalnızca Müslüman Türklerden oluşan şirketten ise o günden bu yana başka bir haber çıkmamıştır. (Schweer, 1919:76).

BÖLGENİN PAYLAŞIMI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Birinci Dünya Savaşı öncesi birkaç yıldaki yoğun diplomatik trafiğin bir sonucu da ülkelerin birbirleriyle yaptığı gizli veya açık paylaşım ve ittifak anlaşmalarıydı. Bunların içinde en çok yankı uyandıran ve (geleneksel Rus düşmanlığı nedeniyle) hem Osmanlı yönetiminin hem de bu paylaşımdan dışlandıklarını düşünen İngiltere ve Fransa'nın şiddetli tepkilerine yol açan Potsdam Anlaşması idi.[43] Almanya için büyük avantajlar sağlayan bu anlaşma ile Bağdat Demiryolları konusundaki Rus muhalefeti bertaraf edilmiş ve iki devletin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuz alanları konusunda taraflar arasında anlaşmaya varılmıştı (Earle, 1972:260-264 ve Rathmann, 1982:114).

Bundan sonra Almanya ile Fransa arasında 15 Şubat 1914 tarihinde yapılan ve İngiltere'nin şiddetli itirazlarına yol açan Almanya-Fransa anlaşması da Almanya için Bağdat demiryollarına muhalefeti bertaraf etme işlevi taşıyordu. Böylece hem iki ülkenin nüfuz alanları konusunda anlaşmaya varılıyor, hem de daha önemlisi (iki ülkenin birbirlerinin yatırımlarına sermaye katılımı ile) ciddi ortaklıklar kurulması öngörülüyordu. Aslında "bu anlaşma, Fransa ve Almanya'daki iki büyük kapitalist grup arasında yapılmıştır. Onun için Banque de France'ın ikinci müdürü M. Sergent, Osmanlı Bankası'nın Genel Müdürü Dr. Karl Helfferich tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşma ayrıca Fransa ile Almanya arasında bir uyuşmadır. Onun için, Berlin'deki Fransız Büyükelçiliği'nden M. Ponsot ve Alman Dışişleri Bakanlığı'ndan Herr von Rosenberg tarafından da imzalanmıştır."[44]

İngiltere ise, özellikle Jön Türk devriminden sonra elde ettiği avantajlı konumunu kullanarak, Osmanlı İmparatorluğu ile bir anlaşma için görüşmelerini sürdürmekteydi. Bu görüşmelerde en önemli iki nokta mevcut İngiliz yatırımlarının güvenliği ve Bağdat-Basra demiryolu hattının kesinlikle Alman tekelinde olmadan; ya kendi inisiyatiflerinde ya da uluslararası bir katılımla inşası konusu idi. Uzun bir süre, kesintilerle ve zaman zaman varılan uzlaşmalarla süren bu görüşmelerin sonunda, "1913 Mayıs'ında aşağıdaki konular üzerinde tam bir anlaşmaya varıldı: Türkiye'de-

---

43 Earle, 1972:260 ve 265'te, Kocabaş, 1988:102'de ve Özyüksel, 1988:235'te bu anlaşmanın tarihi 4.11.1910 iken, Rothmann, 1982:114'te ise 19.8.1911 olarak verilmiş. Anlaşma metnini, Hurewtiz, 1956/I:267-26'den alarak, kitabının sonunda ek olarak veren Khairallah (1991:195-196) ise bu tarihi 6/19.8.1911 olarak vermiş. Longrigg, 1953:60'da verilen tarih ise 1910.

44 Earle, 1972:270-271, 270-276. Rathmann, 1982:116 ve -anlaşmanın tam metnini kitabının sonunda ek olarak veren- Khairallah, 1991:69'da bu anlaşmanın tarihi 14.2.1914 olarak verilirken, yine Khairallah, 1991:203'te ise 15.2.1914 olarak verilmiş.

ki İngiliz dini, kültürel ve tıbbi kurumlarının hukuki bakımdan yeniden düzenlenmesi; İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan istekleri; Türkiye'nin Mısır maliyesi üzerindeki veto hakkı; Türk-İran sınır anlaşmazlıkları; petrol alanları; Fırat, Dicle ve Şattülarap trafiği; Mezopotamya'nın sulanması; Kuveyt'in durumu. Bu konulardaki anlaşmalar, Türkiye ile İngiltere arasında 29 Temmuz 1913, 21 Ekim 1913 ve Haziran 1914'te imzalanan anlaşmalarla onaylandı ve kesinleşti."[45]

Son olarak sözünü etmek istediğimiz, en önemli anlaşmalardan biri de, İngiltere ve Almanya arasında yapılan ve aslında bölgedeki paylaşım savaşının "diplomatik görüşmeler ve paylaşım anlaşmaları" yoluyla sona erdiği izlenimi veren anlaşmaydı. Çünkü 15 Haziran 1914'te yapılan bu anlaşma ile Almanya İngiltere'nin büyük önem verdiği "Güney Mezopotamya ile Orta ve Güney İran'ı" İngiltere'nin nüfuz alanı olarak tanıyor, bunun karşılığında da kendisinin Anadolu Demiryolları aracılığıyla oluşturduğu nüfuz alanlarını güvenceye alıyordu. En önemlisi de, iki ülke Mezopotamya petrollerinin, (İngilizlerin kontrolünde de olsa) paylaşımı konusunda anlaşmaya varıyordu.[46]

Ancak bu, ticari ve diplomatik pazarlıkların savaşı engelleyeceği anlamına gelmiyordu. Nitekim, birkaç ay sonra, "Türkiye, Avusturya'nın izniyle ve İtalya'nın haberi olmadan Üçlü İttifak'a alındı. Türkiye'nin büyük uluslar savaşına katılması için zarlar atılmıştı."[47]

Savaşın başladığı yıla kadar, Osmanlı hükümetleri, sürekli, değişik gruplara (Ruslara, Fransızlara, İngilizlere, Chester Grubu'na ve Almanlara), birbiriyle çakışan alanlarda sözler ve imtiyazlar vererek; birbiriyle çelişkili, güçler arasında çatışma olmadan uygulanması olanaksız projelere "evet" diyordu. Ama bu sözlerin, imtiyazların ve hatta anlaşmaların hiçbiri Meclis'in onayından geçmediği için, herkes ancak, "hak sahibi" olduğunu iddia ederek ortalıkta dolaşmaktaydı. Yukarıda değinilen girişimcilerin yanı sıra, bu "imtiyaz arama furyası"na katılan irili ufaklı girişimcilerin haddi hesabı yoktu:

> Van vilayetindeki sızıntılar Türk hükümeti tarafından kiraya verildi; fakat yabancı sermayenin ilgisini çekemedi ve gündemden düştü. Bir İngiliz-Osmanlı

---

45 Earle, 1972:279. Ayrıca, bu yoğun anlaşma trafiği için bkz. Earle:276-292; Özyüksel, 1988:235-237 ve Kocabaş, 1988:102-103.

46 Earle, 1972:276-293; Rathmann, 1982:114-118; Baumgart & Benneckenstein, 1988:60; Scwertfeger, 1927-Bd.5, 3:140142 ve DAAA, 1927-Bd.37, 1:Kapitel 285. Anlaşmanın tam metni için bkz. Khairallah, 1991:203-210.

47 Earle, 1972:299. İngilizce orijinal metinde yazar, birinci cümlede, "Türkiye" değil, "Osmanlı İmparatorluğu" deyimini kullanıyor. Bkz. Earle, 1966:271.

> Petrol Şirketi, Boyabat sızıntı alanlarındaki hakları aldı, ya da almayı umut etti; fakat çabaları, iki yıl önce açıkça belirtilmemiş hakları almak üzere tescil edilen Anglo-Ottoman Oilfield Limited'in çabalarından, ya da benzer amaçlarla tescil edilen Baghdad-Bassarah Concession Limited'in çabalarından daha fazla sonuç vermedi. Bu girişimlerin ve artık unutulan öteki girişimlerin tarihi, sermayeli ya da sermayesiz iyimser yabancıların, umutlu ve aç yerel aracıların, kuşkucu fakat rüşvetçi Türk memurların, yüksek mevkilerde entrikanın, değersiz haritaların ve geçerliliği kuşkulu belgelerin, jeoloji ve petrol geliştirmeyle ilgili tam bir cehaletin tarihiydi (Longrigg, 1968:25-26).

Osmanlı'nın, Batılı güçler arasındaki bu rekabetten yararlanarak ve bu güçleri birbirine karşı kullanarak geciktirdiği parçalanma süreci, savaşla beraber "ya hep, ya hiç" noktasına gelmişti.

ALTINCI BÖLÜM

İMTİYAZ MÜCADELESİNDEN SICAK SAVAŞA: BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARI, 1914-1918

Daha önceki bölümlerde anlatmaya çalıştığım, "emperyalist" güçler arasındaki iktisadi ve siyasi hâkimiyet savaşı, Osmanlı İmparatorluğu gibi, birden fazla devletin nüfuzu altındaki ülkelerde daha da keskin bir şekilde gündeme gelmekteydi. Özellikle, Osmanlı İmparatorluğu'nun terk etmek zorunda kaldığı topraklar için rekabet kızışmıştı. Nitekim, 20. yüzyılın ilk on yılında iyice şiddetlenen Batılı devletler arasındaki rekabet, özellikle Balkanlar'da en yoğun şekilde kendini gösteriyordu. İki Balkan savaşı sonrası oluşan yeni coğrafi sınırlar, güç dengesindeki istikrarsızlık ve belirsizlik, genelde Avrupalı büyük güçler arasındaki dengeyi tehdit ediyordu. Rusya'nın desteğindeki Sırbistan'ın hızla bölgenin en güçlü devleti olmaya başlaması, Almanya'nın desteğindeki Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nu rahatsız etmekteydi. Aynı kamplaşma, Osmanlı Devleti'nin diğer toprakları ve özellikle Boğazlar konusundaki (İngiltere ve Fransa'nın da büyük rol oynadığı) savaşım için de söz konusuydu. Bu arada Almanya'nın, Osmanlı topraklarındaki iktisadi, siyasi ve askeri nüfuzunu, giderek rakiplerini daha çok safdışı edecek şekilde arttırması, İngiltere ve Fransa'yı rahatsız ettiği için, bu iki ülke, Almanya ve Avusturya-Macaristan'a karşı Rusya'yla işbirliğini yeğlemekteydi (Yerasimos, 1994:121-132).

Burada, Birinci Dünya Savaşı'nın genel bir analizini yapmayı ve savaşın Ortadoğu'daki gelişimini anlatmayı düşünmüyorum. Üzerine binlerce çalışma yapılmış bu konuların, mümkün olan en kısa özetini, sadece bu çalışmanın konusunu (petrol ve demiryolu savaşımını) ilgilendiren boyut-

larıyla vermeye çalışacağım. Chester Projesi'nin "askıya alındığı" bu dönemi burada özetlememin tek nedeni, bu çalışma boyunca vermeye çalıştığım "tarihsel akış"ta, olası bir "kopukluk" hissini ortadan kaldırmaktır.

Burada sıralayamayacağım kadar fazla sayıda "ortaya çıkış nedeni" olduğuna inandığım Birinci Dünya Savaşı'nın, *patlak vermesi*nin bilinen en somut nedeni, 28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya-Macaristan veliahtı Arşidük Franz Ferdinand'ın, Avusturya'nın 1908'de Bosna-Hersek'i ilhak etmiş olmasına bir tepki olarak, Saraybosna'da bir Sırp tarafından öldürülmesi oldu. Bu olaydan sonra Sırbistan'a savaş açan Avusturya-Macaristan yanında Almanya'yı, Sırbistan ise Rusya'yı buldu (Armaoğlu, 1987:100-105).

Kısa zamanda, önce tüm Avrupa'ya, daha sonra tüm dünyaya yayılan savaşın ağırlık merkezi büyük oranda Ortadoğu ve Balkanlar olacaktı.

Savaşta taraflar iki ayrı kampta toplanmışlardı: "İttifak Devletleri" ve "İtilaf Devletleri." İttifak Devletleri Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan oluşuyordu. İtilaf Devletleri ise, savaşın başlangıcında İngiltere, Fransa, İtalya ve Çarlık Rusya'sından oluşuyordu. 1917 Devriminden sonra Rusya savaştan ve İtilaf Devletleri'nden çekildi. Savaşın sonlarına doğru Yunanistan ve ABD, İtilaf Devletleri'nin yanında savaşa girdiler.

OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA KATILIMI VE SAVAŞIN KENDİSİ İÇİN ANLAMI

Herkes tarafından "hasta adam" olarak görülen Osmanlı Devleti, bir yüzyıl boyunca Osmanlı yöneticileri ve aydınları ile Avrupalı devletler tarafından "iyileştirilmeye"(!) çalışılmıştı. Bunun Osmanlı yöneticileri için anlamı, "Batı'ya karşı durabilmek için, daha fazla Batılılaşma!" idi. Batılı devletler için ise "Osmanlı Devleti'nin, Batı merkezli dünya sistemiyle daha fazla bütünleşmesi"ydi. Bunun, Osmanlı Devleti'ni önce farklı ulus-devletlere bölerek, yer yer fiili işgalle kontrol altına almaktan, genelde kendi paradigmasına (iktisadi, kültürel, politik) entegrasyonuna kadar değişik versiyonları vardı. Günlük politik gelişmelere göre değişmek üzere, bu politikalar uygulanarak sonuçta bu hedefe ulaşılmış oldu. Varılan sonuç, (ekonomisi ve siyaseti ile) Osmanlı İmparatorluğu'nun iç yapısındaki gelişmelerin, neredeyse tamamen Batı ile girdiği ilişkiler tarafından belirlenmesi oldu:

> 1838 tarihli Baltalimanı ticaret anlaşmasının neden olduğu değişiklikler ticaretteki büyümeyi büyük ölçüde kolaylaştırdı. İhraç ürünleri üzerindeki yasakların ve giderek gümrük vergilerinin kaldırılması, tarımsal ve mineral hammad-

delerin ihracını hızlandırdı. İthalat gümrüklerinin düşürülmesi, özellikle taşımacılık gelişmeye başlayınca, makine yapımı tüketim mallarının dolup taşmasının yolunu açtı. Doğal olarak bu ihracat, birçoğu sonraki on yıllarda silinip giden el zanaatlarına sert bir darbe indirdi.

(...)

Türk tarımının ana itici gücü, Birinci Dünya Savaşı'na kadar düzensiz bir şekilde yükselen dış talepti. Amerikan İçsavaşı, kısa süre içinde ülkenin önde gelen ihraç kalemi olan Türk tütününün üretiminde keskin bir artışa yol açtı. Gerilemekte olan pamuk yetiştiriciliği de 1860'larda geçici bir itilim aldı, fakat hızla genişlemeye başladığı yüzyılın sonunda gerileme eğilimine geri döndü.

(...)

Kuru üzüm, incir ve öteki satımlık ürünlerde olduğu gibi, hububat üretimi ve ihracı da epeyce arttı.[1]

Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde, Avrupalı devletlerin yerel yönetimi büyük oranda saf dışı bıraktığı Osmanlı Devleti'nin başkentinde, bu devletlerin temsilcileri Saray yönetimi üzerinde birer vasi konumundaydılar. Ülkenin bütünü için geçerli her türlü iktisadi, siyasi-idari, askeri veya hatta toplumsal kararda söz sahibiydiler. Bunun doğal sonucu, yıllardır toprak kaybeden ve yaşamını Avrupalı devletlerin arasındaki rekabete bağlayan ve "hasta adam" olarak görülen, "yarı-sömürge" Osmanlı Devleti'nin gittikçe "sömürge" koşullarına sahip olmasıydı. Osmanlı Devleti, "tek bir devlete ait olmama" konumu nedeniyle sömürge olmaktan uzaktı sadece. Öyle ki, Osmanlı yöneticileri, rekabet halindeki bu devletleri birbirine düşürüp, elde kalan topraklarla devletin yaşamını uzattıkları ölçüde kendilerini başarılı saymaya başlamışlardı.

Savaş patlak verdiğinde Osmanlı yöneticilerinin tavrı, yine, mevcut güçler arasından birine sığınarak yaşamını sürdürme arayışı yönünde oldu. Bu bağlamda, "ittifak" için ilk başvurulan devletler İngiltere ve Fransa'ydı. Ancak bu devletlerin, özellikle Rusya ile ittifakları nedeniyle, cevabı olumsuz olunca, Osmanlı Devleti içindeki Alman yanlısı kadroların yönlendirmesiyle savaşa Almanya'nın yanında girildi.

Bu anlaşmanın sağlanması da kolay olmamıştır. Zorluklar hem Almanya'dan hem de içteki politik tutumlardan kaynaklanmıştır. Almanya'dan gelen zorluk

---

1 Issawi, 1966: 18-19. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu "bağımlılaşma" veya "yarı-sömürgeleşme" tarihi sayısız kitabın konusu olduğundan bu çalışmada bu sürecin bir analizini vermeyi ve bu konudaki kaynakları anmayı fazla anlamlı bulmuyorum. Ama bu arada, 1914'e kadar İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Türkiye'deki yatırımları ve Türkiye ile ticaretiyle ilgili rakamlar ve genelde Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine katılma süreci için şu kaynakları verebiliriz: Pamuk, 1978:70-78; Pamuk, 1984; Kasaba, 1993; Quataert, 1987; Çavdar, 1970 ve Avcıoğlu, 1984:146.

böyle bir anlaşmanın kendisine kaldıramayacağı kadar ağır bir yük yükleyeceği kuşkusundan ileri gelmekteydi. Alman yöneticiler açısından Osmanlı İmparatorluğu'nun getireceği sorunlar savaş sırasında Almanya'nın zaman zaman elini kolunu bağlayacak nitelikte olabilecekti. (...) İçerideki zorluklar ise Osmanlı yöneticileri arasında Tanzimat'tan beri kendisini gösteren İngiltere ve Fransa yanlısı tutumdan doğuyordu.[2]

Almanya, ilk başlardaki "temkinli" tavrına rağmen, daha sonra savaşın hızla yayılması üzerine Osmanlı İmparatorluğu'nu yanına çekmek veya en azından tarafsız kılmak için baskı yapmakta ve Osmanlı yönetimi içindeki taraftarları aracılığıyla, Osmanlı Devleti ile gizli bir anlaşma imzalamaya çalışmaktaydı.

2 Ağustos 1914'te Alman diplomasisi, çok yönlü askeri, iktisadi ve diplomatik bağımlılığından faydalanarak Türkiye'yi gizli bir ittifak anlaşmasına yöneltmeyi başardı. Bütün beklentilere rağmen Türkiye yine de önce "silahlı tarafsızlık" tavrını açıkladı. Sonrasında ise, Türk Deniz Kuvvetleri Alman politikacılarının ve askerlerinin baskısıyla önceden savaş ilan etmediği halde Rus gemilerine ve Karadeniz limanlarına 28 Ekim 1914'te baskın düzenleyerek düşmanlığını açıkladı. Böylece Rusya 3 Kasım'da, ardından İngiltere ve Fransa 5 Kasım 1914'te Türkiye'ye savaş ilan ettiler (Luxemburg, 1985: 23'te editörün notu).

Aslında Osmanlı Devleti, tüm taraflarca bir "müttefik" olduğu kadar, bir "yük" olarak da görülüyordu. Osmanlı Devleti'ne, savaş sonrası ortadan kalkacak bir devlet ya da paylaşılacak bir "ganimet" gözüyle bakılıyordu (Berkes, 1965:70). Bu nedenle, -sonuç ne olursa olsun ve Osmanlı devleti kimden yana savaşırsa savaşsın- savaşın sonuçta Osmanlı Devleti'nin (ulus-devletlere) bölünmesi veya sömürgeleşmesi anlamına geleceği ortadaydı. Sonucun, her halükârda Osmanlı İmparatorluğu'nun "likidasyonu" olacağı genel kanıydı. Buna inananlardan biri de Rosa Luxemburg'du. Luxemburg, daha 10 Ekim 1914'te, (Clara Zetkin'in kızına yazdığı bir mektupta) bu noktaya değinmekteydi:

Bana öyle geliyor ki, bizim diplomatlarımız Türkiye konusunda kendi çıkarları açısından en büyük budalalığı yapıyorlar. Türkiye savaşa kışkırtılıyor ve böylece tabii ki, Yunanistan, Romanya ve İtalya da işin içine girecek ve sonunda hem Türkiye, hem de Avusturya tasfiye edilecek (Luxemburg, 1984:23-24).

Birinci Dünya Savaşı'na girerken, Osmanlı Devleti'nin, bir "yarı-sö-

---

2 Çavdar, 1984:346. Bu ittifak arayışı sürecinin ve Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girişinin tarihi için bkz. Çavdar, 1982:124-129; Çavdar, 1984:345-346; Armaoğlu, 1987:107-110; Kocabaş, 1988:166-180 ve Sarkisov, 1964:çeş.yer.

mürge" olarak bile fazla ömrü kalmadığı genel kanısına katılanlardan biri de ABD Başkanı Woodrow Wilson'du:

> Woodrow Wilson, 1912'de seçilmesinden kısa süre sonra büyükelçi atamalarını değerlendirmekteyken, Albay House Türkiye Büyükelçiliğine Henry Morgenthau'yu önerdi; Wilson "Türkiye diye bir şey olmayacak" yanıtını verdi; House "öyleyse onu aramaya gitsin" dedi. Bütünüyle ortadan kalkmak Türkiye'nin alın yazısı gibi görünüyordu; İttifak Devletleri kazansaydı, en iyi ihtimalle bir Alman hamiliği olurdu, İtilaf Devletleri muzaffer olsaydı, galipler arasında bölüşülecekti (Evans, 1965: 29).

Nitekim Osmanlı İmparatorluğu'nun tam bir sömürge konumuna düşmesi için savaşın sonunun beklenilmesine pek gerek kalmadı; daha savaş yıllarında ülke, ekonomisi, siyaseti ve askeriyesi ile Almanya'nın kontrolüne girmişti:

> Türkiye, askeri ve iktisadi olarak Almanya'nın ek parçası konumundaydı ve durum öyle gösteriyordu ki, savaştan sonra da öyle kalacaktı (Evans, 1965:34).

Nitekim savaş yıllarında Osmanlı ordusu Almanların emrine verilmiş ve ekonomisi Almanya'nın iç pazarının adeta bir parçası haline gelmişti. Bu durumu yakından takip ettiği anlaşılan Wilson, 14 Temmuz 1914'te yaptığı bir konuşmada bunu şöyle dile getirmekteydi:

> Almanların eğittiği Türk orduları, kesinlikle kendilerine değil, Almanya'ya hizmet ediyorlar ve İstanbul limanında duran Alman savaş gemilerinin topları, Türk devlet adamlarına, emirleri Berlin'den almaktan başka seçenekleri olmadığını her gün anımsatıyor. Ağ, Hamburg'dan Basra Körfezi'ne kadar yayılıyor. (...) Bu noktaya kadar kazanmış oldukları ellerindeki muazzam avantajlarla şimdi bir barış yapabilseler, Alman halkı önünde kendilerini haklı göstermiş olurlar. Kazanmayı vaat ettikleri şeyi, güçle kazanmış olacaklar: Alman gücünün muazzam bir yayılması, Alman ve sınai fırsatların muazzam bir genişlemesi (PRFRUS, 1917:Suppl.2, I:96-100'den aktaran, Evans, 1965:35).

Bu gelişmenin kökleri savaş öncesi gelişmelere uzanmaktaydı; Almanya'nın son 30 yılda Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuzunun artışının sonucuydu bu. Ancak her şeye rağmen, Osmanlı yönetimi ve ekonomisi birden fazla devletin sermaye çevreleriyle iç içe geçtiği için diğer devletlerin tamamen tasfiyesi imkânsızdı:

> Bununla birlikte, Jön Türk kabinesinin Almanya'ya bütünüyle bağımlı olmadan Alman yardımından yararlanmanın mümkün olduğuna hâlâ inandığını belirtmek gerekir. Bu amaçla, savaştan önceki son yılda Osmanlı hükümeti İtilaf güçlerini beslemede olağanüstü derecede ileri gitti. Fransa, Suriye'de birkaç önemli demiryolu imtiyazıyla ödüllendirildi. (...) Mezopotamya'da petrol son-

dajı, Aydın demiryolunu uzatmak, Trabzon ve Samsun limanlarını genişletmek için ayrı, fakat birbiriyle bağlantılı bir İngiliz-Alman anlaşması. Bir İngiliz genel müfettiş, Osmanlı Dahiliye Nezareti'ni ve kamu hizmetlerini ıslah etmekle görevlendirildi. Bir İngiliz donanma subayı, Amiral Limpus, tam yetkiyle Osmanlı filosunu yenilemekle görevlendirildi; bir Fransız general, Türk milli polis kuvvetlerinden sorumlu kılındı; başka bir Fransız, maliye genel müfettişi olarak tutuldu. Sadrazam ve Harbiye Nâzırı da dahil, Kraliyet ailesinin ve Jön Türk kabinesinin birçok üyesi, Fransız yanlısı biliniyordu. Türk hükümeti, ruhunu Almanlara bütünüyle satmamıştı. "Bütün Avrupalı güçlere eşit derecede iyi davranmaya çalışarak," diye anımsatıyordu Dahiliye Nâzırı Talat Paşa, "günün aciliyetlerine göre hareket ettik" (Sachar, 1969: 17-18).

Savaş yıllarında büyük bir avantaja sahipti Almanya: Sürekli rekabet etmek zorunda kaldığı diğer Avrupa devletleri, Almanya için Osmanlı toprakları üzerinde artık rakip olmaktan uzaklaşmıştı. Bu nedenle Almanya Osmanlı İmparatorluğu'nu, özellikle ordusu ve devlet yönetimiyle, tamamen kendisine bağımlı kılmıştı. Savaş sırasında Almanya'ya olan bu bağımlılığa güzel bir örnek, savaş sırasında Osmanlı topraklarında gezen ve yıllar önce Amerika'ya göçmüş İstanbullu bir Rum ailenin kızı olan Amerikalı bayan gazeteci Demetra Vaka'nın, Mart 1922'de *Asia* dergisinde yayımladığı yazısında aktarılan, yakın tarihin tanınmış yönetici aydınlarından "bir Kemalist"in (Abdullah Cevdet) sözleriydi:

> Almanya'ya taşınabilecek her şey alındı. Mumlarımız bile gemilere yüklenip götürüldü; o kadar çok yiyecek malzememiz alınıp götürüldü ki, büyük bir kıtlık oldu -ve bu kıtlıktan bazı Jön Türkler milyonlar kazandı. Bunlar, şimdi hem Türkiye'de hem Avrupa'da büyük evlerde yaşayanlardır (*Asia*, 1922/23:205).

Savaş sırasında, Osmanlı Devleti'nin, Almanya dışındaki büyük Avrupa devletleri ile (onlarla savaş durumunda olduğu için) tüm bağlarını kesmesi, bir yandan Türk hükümetlerinin uygulamak istedikleri "Milli İktisat" için uygun ortam yaratırken, diğer yandan Almanya ile işbirliği, bizzat *yerli* burjuvazinin işine geldi. Bu durumu ve genelde savaş sırasında uygulanan Milli İktisat'ı anlamak için, buradaki *yerli*liği açmamız ve *milli*liği bu bağlamda iyi anlamamız gerekiyor:

Bu iktisat politikalarının *milli*liği, Türk burjuvazisinin, Avrupa sermaye çevrelerinin Türkiye'de hâkim olmalarına duydukları tepkiden değil; bu çevrelerin Türkiye'deki yatırımlarında işbirliği için yerli Hıristiyan azınlıktan "aracı"ları seçmiş olmalarına duydukları tepkiden kaynaklanıyordu. Onların rahatsız olduğu şey daha çok, düştükleri "üçüncü el" konumuydu. Bundan kurtulmak için "ikinci el" konumundaki bu "komprador burjuvazi"nin tasfiye edilmesi ve onların yerine Müslüman işadamlarının geçmesi

"Milli İktisat"ın en başta gelen amacıydı. Bu nedenle bu politikaların "anti-emperyalist" bir nitelik taşıması söz konusu değildir: Avrupa sermayesi ile işbirliği ve Batıcılık, hâlâ tüm yönetici ve ticari çevrelerde ortak politikadır. Söz konusu olan, biraz da (20. yüzyılın başından itibaren güçlenen) Türkçülük akımının etkisiyle, yerli Hıristiyan iş çevrelerine karşı düşmanlıktır.

Savaş yıllarında Almanlar (daha önceki yıllarda Abdülhamid'in panislamist anlayışını desteklemc tavırlarının devamı olarak) bu Türkçü politikları desteklediklerinden, Almanların tavırları ile Türklerin milliyetçiliği arasında ilginç bir uyum söz konusudur (Kocabaş, 1988:190-194). Çünkü sonuçta, milliyetçiliklerine rağmen Türk yöneticiler, Alman himayesinden rahatsız görünmemektedirler.

Bu milli politikalarının bir parçası da, gümrük resimlerinin arttırılması yoluyla yerli üreticilerin korunmasıydı. Savaş yıllarında, Türkiye'nin müttefiki "Almanya'nın karşı çıkmasına rağmen, gümrük resimleri önce % 15'e, sonra % 30'a çıkarılmış; daha sonra da ithal edilen malın ölçü birimi veya adedi üzerinden hesaplanmaya imkân veren spesifik gümrük tarifelerine geçilmişti. Kapitülasyonların tek yönlü olarak kaldırılması da savaş yıllarında gerçekleşir" (Boratav, 1992:275).

Tüm bu politikaların sonucu, savaş öncesi dönemde, özellikle İngiliz ve Fransız sermaye çevreleriyle girdikleri ilişkiler sonucu ülke ekonomisinde en büyük söz sahibi haline gelen "yerli Hıristiyan azınlıklar"ın tasfiye edilmesi ve Avrupa sermaye çevreleriyle işbirliği kurma hevesinde geri kalmayan "Türk" ticaret çevrelerinin güçlenmesi oldu (Bu konuda bkz. Toprak, 1982: çeş.yer., özellikle s. 84 ve Avcıoğlu, 1984:350). Türk milliyetçi hareketinin bu özgün *milli*liği, daha sonraki yıllarda da sürdüğü için, bu çalışma açısından oldukça önemlidir.

SAVAŞ SIRASINDA PETROL MÜCADELESİ

Savaşın ortaya çıkardığı en önemli gerçeklerden biri de, yüzyılın başından beri herkes tarafından kabul edilen, petrolün dünya ekonomisindeki öneminin, "hayati" boyutlara ulaşması ve savaş yıllarında rekabetin daha da kızışmasıydı:

> 20. yüzyılın ilk yıllarında, dünya petrol sanayii, üretimini, rafine etme kapasitesini ve organizasyonunu büyük ölçüde genişletmeye mecbur olmuştu. 1880'de 4 milyon ton/yıl ve 1900'de 20 milyon ton/yıl'ı ancak geçen üretim, 1915'te, yarım milyonu Ortadoğu'dan olmak üzere 59 milyon ton/yıl'a ulaşmıştı. Petrol ticaret gemilerinin buharlı kazanlarında yaygın olarak kullanılıyordu ve 1914'e gelindiğinde savaş filolarında hâkim duruma gelmişti. Aydınlatma amacıyla madeni yağların kullanılması, en geri ülkeler hariç, genelleşmiş ve makinelerin yağlanmasında kullanılmaya başlanmıştı. Yol yüzeyi olarak ziftin kulla-

nılması yaygındı. Bütün bunlardan daha önemlisi, içten patlamalı motorların geliştirilmesi sanayinin bütün dengesini değiştirdi. Zaten emareleri görülen petrolün barış zamanındaki rolü, bu yıllarda yerli yerine oturdu; savaştaki rolü ise çok geçmeden ortaya çıkacaktı (Longrigg, 1968: 16).

Doğal olarak savaş yıllarında, petrol arama ve imtiyaz koparma çalışmalarında belli bir duraklama oldu. Ama petrolün savaş sonrası düzenlemelerin en önemli faktörlerden biri olacağının herkes farkındaydı. Artık taraflar petrol rezervlerinin zengin olduğu topraklara göz dikmişlerdi.

Ama bu arada savaşan tarafların petrol ihtiyacını karşılamak için yarışan petrol şirketleri bir yandan büyük paralar kazanırken, diğer yandan da kendi hükümetlerinin gözünde yarı-ulusal bir konuma yükseldiler. Önce her devlet kendi ülkesinin şirketleri aracılığıyla petrol ihtiyaçlarını karşılamaya çalıştı; ama bir süre sonra mevcut talebin karşılanması için ithalat da zorunlu hale geldi. Bundan en çok yararlanan taraf ise, savaş boyunca en büyük petrol satışlarını gerçekleştiren Amerikan şirketleri oldu:

> Çünkü Müttefiklerin petrol ve petrol ürünleri tüketiminin yüzde 80 kadarını Kuzey Amerikan şirketlerinin karşıladığı sabittir (Hoffmann, 1927:45).

Savaş öncesi dönemde, petrol savaşlarının yavaş yavaş merkezi konumuna gelen Ortadoğu ve özellikle Mezopotamya petrolleri, savaş sırasında da büyük petrol şirketlerinin ve onların bağlı oldukları devletlerin iştahını kabartıyordu. Bu devletlerin başını ise İngiltere çekmekteydi:

> Savaşın patlak vermesi, Mezopotamya petrol imtiyazı arayışından geçici olarak vazgeçmek anlamına gelse de, Ortadoğu petrol imtiyazları, Britanya hükümetinin önemli bir meşguliyeti olarak kaldı. Savaş, yabancı petrol arzına neredeyse bütünüyle bağımlı olduğunu hükümete zorla kabul ettirdi ve hem savaş faaliyetleri için, hem daha sonrası için yeterli petrol arzını güvenceye alacak bir politika ve örgütlenme geliştirmeye mecbur etti. Dahası, Ortadoğu petrolü askeri strateji ve savaş sonrası toprak tutkuları sorunlarıyla iç içe girdi. Bu yüzden, savaş zamanında strateji ile petrol arzının birbirine bağımlılığı, Ortadoğu petrol imtiyazlarının, Britanya hükümetinin petrol politikasının gelişiminde önemli bir rol oynaması demekti (Kent, 1976:118).

Bu arada bölgedeki petrol arama çalışmaları da -eski hızını kaybetmiş de olsa- sürmekteydi:

> Ortadoğu'nun bir savaş alanına dönüştürülmesi, 1914 ile 1919 arası beş yılda -Irak ve Türkiye'de daha uzun süre- güvensizlik, kargaşa ve sınai gelişmeye bütünüyle aykırı meşguliyet koşullarını yarattı. (...) 1914 sonbaharından önce kurulan imtiyaz sahibi şirketlerden pek çoğu gözden kayboldu. Toprakların (içerdikleri petrolle birlikte) geleceği Avrupalı devlet adamlarının ilgi alanıydı;

yerel inisiyatif fazla gösterilmiyordu. Kuzey Suriye'deki tek tük sondajlar, Türk ordusundaki Alman personel tarafından yürütülüyordu; Türkiye'de bazı sızıntılarda açılan tüneller, 1915'te Rus işgal kuvvetleri tarafından gerçekleştiriliyordu; başka yerlerde, savaş döneminde hiçbir petrol üretimi faaliyetine tanık olunmadı (sırasıyla Longrigg, 1968:33 ve 41-42).

Aslında savaşın patlak vermesinden sonra ilk büyük petrol savaşımı Avrupa merkezlerinde verildi. Savaş öncesi İngiltere ve Almanya'nın vardıkları anlaşma (Bkz. Beşinci Bölüm) savaş durumu nedeniyle geçerliliğini yitirmişti. İngilizler Almanların payına el koymakta gecikmediler:

> Savaş patlak verdikten sonra, İngiliz hükümeti, Deutsche Bank grubunun yüzde 25'ine sahip olduğu Turkish Petroleum Company'nin Alman hisselerini ele geçirdi ve bunları Anglo-Persian'a transfer etmeye çalıştı. Bu eylem, o sırada Turkish Petroleum Company'nin % 25'ini elinde tutan Royal Dutch-Shell topluluğunu rahatsız etti ve ardından Fransız hükümetini uyardılar. Bunun üzerine Fransızlar, 1916 tarihli Sykes-Picot Anlaşması'na göre Fransa'nın Musul'un iyelik hakkını elde ettiğine işaret ederek, firmanın Alman hisselerini savaş tazminatı olarak talep ettiler. İngiliz hükümetiyle uzun süren görüşmelerden sonra, Lord Curzon, Fransızların Musul üzerindeki hak iddialarından vazgeçmeleri ve Suriye'de bir petrol boru hattı inşa etmeleri koşuluyla, Alman hisselerini Fransa'ya transfer etmeye razı oldu (Chester, 1983:219).

Aynı konuda, bir başka kaynakta şu satırlara rastlıyoruz:

> Daha savaşın ilk günlerinde, Londra'da Almanların hisselerine el konmuştu. Hükümet, hisselerin yüzde 47,5'inin sahibi olan Anglo-Persian'ı denetimi altına aldığından artık Turkish Petroleum Company'nin yüzde 72,5'ine sahipti. Ayrıca 1915 yılında İngiliz uyruğuna geçen Henri Deterding, Royal-Dutch Shell'in elindeki yüzde 22,5 hisseyi de Londra'ya getirmişti. Hisselerin yüzde 5'ine sahip olan Kalusd Gülbenkyan da İngiliz uyruğundaydı. Böylece İngiliz hükümeti, ele geçirilen Arap topraklarında petrol aramaya hazırlandığında "yabancıların" çalışmasını artık engelleyemeyeceğinden emindi (Mosley, 1975:61. Ayrıca bkz. Altuğ, 1983:50).

Henry Deterding, bu davranışı nedeniyle, daha sonraki yıllarda "savaş sırasındaki hizmetlerinden dolayı" soyluluk unvanı alacaktı:

> I. Dünya Savaşının başlangıcında Royal Dutch-Shell, açık denizlerde çalışmaya devam etmek için İngiliz denetimine boyun eğdi. Şirketin müdürü Henry Deterding İngiliz uyruğuna geçti ve şirketin karargâhı, Lahey'den Londra'ya taşındı. Deterding, Britanya İmparatorluğu'na hizmetlerinden ötürü 1920'de şövalye yapıldı (Shwadran, 1973:210).

SAVAŞ YILLARINDA DEMİRYOLLARI

Savaşın önplana çıkardığı bir diğer olgu da demiryollarının önemi oldu. Osmanlı İmparatorluğu, cephelere asker ve cephane yollama işinde Bağdat Demiryolları'nın tamamlanmış hatlarından büyük oranda yararlandı. "Ancak Bağdat demiryolu savaşta, amaçlandığı kadar yararlı olamadı. Demiryolu kesintisiz olarak Toroslar'ın kuzeyindeki Pozantı'ya kadar ulaşıyordu. O noktada gerekli olan tünel yapılamadığı için kesintiye uğruyor, Toroslar'ın güneyinde Dorak üzerinden Mamure'ye varıyordu. Bu sefer de Amanos dağları aşılamamış olduğundan hatlar İslahiye istasyonuna kadar yeniden kesintiye uğruyordu. Buradan Suriye'de Halep üzerinden Şam ve Hicaz demiryoluna bağlanarak Medine'ye ulaşıyordu. Görüldüğü gibi Filistin'e asker sevkıyatı yapılabilmesi için Toroslar ve Amanos dağlarında iki kez aktarma yapmak gerekiyordu. Bir üçüncü aktarma ise Rayak'tan sonra hatların daralması nedeniyle yapılıyordu" (Özyüksel, 1988:237-238). Bu "aktarma"lar, "ya katır sırtında, ya kamyon ya da arabayla" yapılıyordu (Earle, 1972:316).

Bu arada savaş sırasında da demiryolu yapımına devam edilmekteydi. "Ancak döşenmekte olan hatlar artık tamamen savaşın sürdürülmesine yönelik, askeri amaçlar taşıyordu. Hiç değilse İstanbul'dan Nusaybin'e ve Bağdat'tan Samarra'ya kadar olan bölümlerin asker sevkinde kullanılır hale getirilmesine çalışılıyordu" (Özyüksel, 1988:237). Bu çalışmalarda Almanya'nın tam desteği söz konusuydu. Türkiye'ye bir yandan "çok sayıda lokomotif ve vagon" gönderen Almanlar, diğer yandan 1916 Eylülünde Bahçe tünelini açtılar. 1918 Ekiminde bağlantı kurulan Halep'e ulaşmak için ise "geçici olarak dar bir hat döşendi ve buradan asker ve malzeme nakli yapıldı" (Earle, 1972:316).

Savaş bütün hızıyla sürerken, bu arada demiryollarıyla ilgili anlaşmalar da birbirini izliyordu:

> Savaş sırasında demiryollarıyla ilgili birçok anlaşma imzalandı:
> Büyükelçi Hakkı Paşa'nın temsil ettiği Osmanlı hükümeti ile Başkan ve Başkan Yardımcısı Gwinner ve Strauss'un temsil ettiği Baghdad Railway Company arasında, Toros ve Amanos dağlarındaki işle ilgili Berlin'de imzalanan 6 Kasım 1915 tarihli anlaşma.
> Askeri amaçla geçici demiryolu inşası da dahil, Amanos hattının bitirilmesi için gerekli fonları garanti eden 14 Ocak 1916 tarihli anlaşma, Alman Şansölyesi ile Gwinner ve Strauss arasında akdedildi.
> Osmanlı hükümeti adına Enver Paşa ve Abbas Halim ile Baghdad Railway Company adına Gunther ve Huguenin arasında, Resü'l-ayn'dan Nusaybin'e giden yolun uzatılmasıyla ilgili İstanbul'da imzalanan 10 Ocak 1917 tarihli anlaşma.

Osmanlı hükümeti adına Enver Paşa ve Ali Münif ile Baghdad Railway Company adına Gunther ve Huguenin arasında, Derbesiye'den Mardin'e yakın bir noktaya kadar geçici bir hattın inşa edilmesiyle ilgili imzalanan 15 Ağustos 1917 tarihli anlaşma.
Amanos'taki inşaat 1917'de, Toroslar'daki 1918'de bitti. O yılın eylülüne gelindiğinde Haydarpaşa'dan Nusaybin'e trenle gidilebilirdi.
Hindistan'dan gelen bir İngiliz birliği 1914'te Basra'yı işgal edince, Mezopotamya'da muharebeler başladı ve İngilizler, askeri işgallerini genişletmeye başladılar. İngiliz işgal ordusu Basra'dan Bağdat'a giden bir demiryolu inşa etti; Şattülarap'ta Basra'nın bir banliyösü olan Marhil'de iskele ve liman tesisi inşa etmek amacıyla, Hindistan'dan gönderilen savaş malzemelerini karaya indirip taşımak için çalıştırılan Hintli amelelerden ve Kraliyet mühendislerinden oluşan bir kolordu bu birliklere eşlik ediyordu. Aralık 1916'da Basra'dan Nasıriye'ye ray açıklığı bir metre olan hat bitirildi; aynı yılın kasımında Kurna'dan Amara'ya dar bir hat açıldı. Bu hat, Kut'tan Bağdat'a benzer bir hattın inşa edildiği 1917'de ray açıklığı bir metre olan bir hatta çevrildi. Bu hatlar, Basra-Nasıriye hattı hariç, I. Dünya Savaşından sonra söküldü.
Fakat (ray aralığı dar) Bağdat-Arap Körfezi hattı, ancak İngilizlerin Bağdat'ı işgal ettiği 1918'in başlarında bitirildi (Khairallah, 1991:72-73).

Savaş sona erdiğinde, galip devletlerin yaptıkları ilk şeylerden biri, Türk ordusunun silahsızlandırılması ve mevcut demiryolu hatlarına el konulması oldu.

Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminde Mondros mütarekesi ve Sevr antlaşmasıyla, Almanlara ait tüm demiryolları İtilaf devletlerine teslim edilmişti. Fransızlar Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler ise Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir-Konya hatlarını işgal etmişlerdi. 20 Mart 1920 tarihinden itibaren, Ankara-Eskişehir-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatları 20. Kolordu denetimine geçmişti (Özyüksel, 1988:238).

DEVLETLERARASI GİZLİ PAYLAŞIM ANLAŞMALARI

Savaş yıllarında İtilaf Devletleri, zafer kazanmaları durumunda Osmanlı topraklarını kendi aralarında nasıl paylaşacaklarını tartışıyorlardı. Büyük oranda savaş öncesi dönemde oluşmuş "nüfuz bölgeleri"ne denk düşen bir paylaşım anlayışına sahip olunmasına rağmen, bu tartışmalar İtilaf Devletleri arasında önemli anlaşmazlıklara ve pazarlıklara neden oluyor; bu da sonuçta birbirleriyle gizli anlaşmalar yapmalarına yol açıyordu. Bu anlaşmaları teker teker burada anlatmak gibi bir niyetim yok; sadece, yukarıda anılan, Khairallah'ın çalışmasından, bu dönemdeki anlaşmaların bir özetini buraya aktarmak istiyorum:

Savaş sırasında, İtilaf Devletleri Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalamak için gizli anlaşmalar yaptılar.
(...)
Bu anlaşmalardan ilki, Britanya, Fransa ve Rusya arasında bir dizi *aide-mémoires*'den ibaret olan Istanbul Anlaşması'ydı. Rusya, zafer durumunda İstanbul'u ve Boğazları ilhak etmek istiyordu. Britanya, ekonomik çıkarlarının korunmasını, Müslümanlarca kutsal yerlerin, Mekke ve Medine'nin bağımsız kalmasını ve 1907 tarihli İngiliz-Rus Anlaşmasının İran kısmının yeniden gözden geçirilmesini isteyerek, karşı bir hak iddiasında bulunuyordu. Fransa, Suriye'yi, Toros Dağlarına kadar Kilikya'yı ve İskenderun'u ilhak etmek arzusundaydı.
Bir hafta sonra, İtalya'yı Almanya'dan koparıp İtilaf safında savaşa sokmak için, İtilaf Güçleri ile İtalya arasında, İtalya'nın taleplerini (zaten İtalya'nın işgali altında olan Oniki Ada üzerinde hükümranlık, Sultan'ın Libya'daki iaşesinin İtalya'ya transfer edilmesi) kabul eden gizli bir anlaşma Londra'da imzalandı. İtalya, Müslümanlarca kutsal yerlerin serbest bırakılmasını kabul ediyordu.
Osmanlı İmparatorluğu'nun Britanya, Fransa ve Rusya arasında paylaşılmasıyla ilgili Üçlü Anlaşma (26 Nisan-23 Ekim 1916), görüşmeci olarak Britanya adına Sir Mark Sykes ve Fransa adına, Osmanlı İmparatorluğu'nun vilayetlerini Britanya ile Fransa arasında bölüştürme planıyla gelen Charles François Georges Picot'nun adından ötürü Sykes-Picot Anlaşması olarak biliniyordu. (...)
Britanya ve Fransa, Kuzeydoğu Anadolu'yla ilgili Rus planlarını desteklemeleri koşuluyla Rusya'nın İngiliz ve Fransızların taleplerini desteklemeye hazır olduğunu ilan eden Rus Dışişleri Bakanı Sergei Dimitriyeviç Sazanov'la görüşmek üzere Rusya'ya gittiler. Topraklarla ilgili hak talepleri şöyleydi: Fransa ve Britanya bağımsız bir Arap devletini tanımaya hazırdı; Fransa'ya Suriye ve Lübnan'da, Britanya'ya Filistin ve Mezopotamya'da (Irak) öncelik verilecekti; Britanya'ya, Dicle ve Fırat'tan su arzı garantisi verilerek, Hayfa ve Akra limanları layık görüldü; Fransa'nın rızası olmadan Kıbrıs üçüncü bir güce bağlanmayacaktı; -Fransa'nın istediği- İskenderun İngiliz ticaretine, Hayfa Fransız ticaretine açık liman olacaktı; Bağdat'ı Fırat vadisi üzerinden Halep'e bağlayan bir demiryolu tamamlanıncaya kadar ve o zaman da iki hükümetin mutabakatı olmadan Bağdat demiryolu Musul'un güneyine uzatılmayacak; Büyük Britanya Hayfa'yı (B) bölgesine bağlayan bir demiryolu inşa etme, yönetme ve tek sahibi olma hakkına sahiptir ve böyle bir hatta her zaman askeri birlik taşıma hakkına sahip olacaktır.
Bu demiryolunun Bağdat'ı Hayfa'ya bağlamayı kolaylaştıracağını her iki hükümet de kabul edecektir ve bu bağlantı hattını sadece kahverengi bölgede tutmanın gerektirdiği mühendislik güçlükleri ve masraflar projeyi uygulanamaz hale getirirse, Fransız hükümetinin, söz konusu hattın (B) bölgesine ulaşmadan önce Banias-Keis Marip-Salkhad Tell Otsada-Mesmie poligonundan da geçebileceğini hesaba katmaya hazır olması gerektiği de anlaşılır.

Sykes-Picot Anlaşması öğrenilince (Kasım 1917'de Rusya'da iktidara gelen Bolşevikler, Çarlık döneminin anlaşmalarını tanımadıklarını ilan ettiler) İtalya, açıklama talebinde bulundu ve yağmadan pay istedi.[3]
Bu hak iddiaları, Britanya, Fransa ve İtalya arasında imzalanan St. Jean de Maurienne Üçlü Anlaşması'nda (19 Nisan-26 Eylül 1917) değerlendirildi. Rusların Anadolu talepleriyle çakışan ve Fransa'nınkilerle de çatışan İtalyan talepleri tartışıldı. İzmir vilayetinin kuzey kısmı, İtalya'nın nüfuz alanına dahil edilecekti. Bolşevik hükümet bütün uluslararası anlaşmaları tanımadığını ilan ettikten sonra savaştan çekildiği için, Rus onayı gelmedi.
Hemen hemen anında açıklanan Balfour Deklarasyonu (4 Haziran-2 Eylül 1917) Yahudilere Filistin'de bir milli yurt vaat ediyordu.[4]

Bu anlaşmalardan Sykes-Picot Anlaşmasıyla ilgili olarak, Shwadran'ın bu çalışmada sıkça anılan kitabında şu özet bilgilere yer veriliyor:

> ... anlaşma, Asya Türkiye'sinin büyük bir kısmını bölgelere ayırıyordu: Filistin'in büyük bir bölümünü kapsayan uluslararası, kahverengi bölge; Suriye'nin bir kısmını kapsayan Fransız, mavi bölge; Filistin'in ve Mezopotamya'nın bir kısmını kapsayan İngiliz, kırmızı bölge; mavi ve kırmızı bölgeler arasında, Arap devletlerinin ya da Arap devletleri konfederasyonunun kurulması için ayrılan "a" ve "b" bölgeleri; Fransızlar "a" bölgesinde, İngilizler "b" bölgesinde egemen olacaktı. Musul vilayeti Fransız "a" bölgesine dahil edildi.
> İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'den Londra'daki Büyükelçi Paul Cambon'a gönderilen 15 Mayıs 1916 tarihli gizli bir mektupta, İngilizlerin, Sykes-Picot Anlaşması teyit edilmeden önce, önerilen koşullara göre "bütünüyle Fransız, ya da Fransız çıkarların egemen kabul edildiği bölgelerde, mevcut İngiliz imtiyazlarının, deniz ticareti ya da geliştirme haklarının, ve herhangi bir İngiliz dinsel, skolastik ya da tıp kurumunun hak ve imtiyazlarının devam edeceğinden emin olurlarsa memnun kalacakları" belirtiliyordu. Aynı tarihli bir mektupta Cambon, Büyük Britanya'ya verilen bölgelerde aynı şeyin Fransız hakları için de geçerli olması koşuluyla bunu kabul etti (Shwadran, 1973:198-199).

İngilizlerin, Mezopotamya'yı Fransızlara bırakan bu anlaşma konusundaki tavrı, tarihçiler için tam bir muammadır doğrusu:

> Tek bir sözle; Sykes-Picot Anlaşması Britanya İmparatorluğu'nun Önasya'ya yönelik ülkeler ötesi politikasını mahvetmiş ve parçalara ayırmıştır.
> İngiltere'nin o zamanlar bu anlaşmaya neden ve nasıl izin verdiği hâlâ sorulur

---

3 Bu konuda ayrıca bkz. CH, 1920/3:499-505; Mosley, 1975:60, Sachar, 1969:158-174 ve Hoffmann, 1927:85-86.

4 Khairallah, 1991: 26-28. Savaş sırasındaki gizli anlaşmalar için ayrıca bkz. Kurat, 1986:17-47; Öke, 1987:13-16 ve Sanyel, 1973:2.

ve hayretle karşılanır. Ancak bu gizli savaş anlaşmasının savaşta müttefikler arasında yapılan diğer sözleşmelerle de karşılıklı bir ilişkisi vardı.
(...)
Sykes-Picot Anlaşması yaygın olarak, İngiltere'nin Rus Çarlığı'yla birlikte ortak bir Önasya sınırı oluşturup, Fransızların çıkar alanını Musul bölgesine kadar itelemek istemesi olarak yorumlanır.[5]

Nitekim, İngilizler savaşın son yılında Musul'a kadar olan bölgeyi işgal edip, gözlerini daha kuzeye diktiklerinde Sykes-Picot anlaşmasından söz eden kalmamıştı artık.

İngiltere Sykes-Picot Anlaşmasında o zamanlar verdiği sözleri muhtemelen ciddiye almamıştı (Hoffman, 1927:86).

Savaşın sonlarına doğru, eskiden beri bilinen petrol kaynaklarından dolayı Mezopotamya, tarafların en çok önem verdiği bölgelerden biri haline gelmişti. Bölgenin önemi, (İkinci Bölüm'de anlatıldığı gibi) ulaşım olanaklarından da kaynaklanıyordu. *The Near East*'in 25 Mayıs 1917 tarihli sayısında yayımlanan, "Rival to Baghdad" başlıklı bir yazıda, savaş yıllarında gündeme gelen bir projeyle bunun artık geçerli olmadığı yönünde bir habere yer verilmekteydi:

Avrupa ile Hindistan'ı Hindikuş üzerinden birbirine bağlayan, şu anda Süveyş Kanalı üzerinden deniz yoluyla on yedi gün süren Londra ile Delhi arasındaki posta yolunu altı güne indiren demiryolu, Türk ve Alman hükümetlerinin planladığı Bağdat Demiryoluna rakip olarak İngiliz ve Rus nüfuzu altında önerilmiştir.

Bu yazıda sözü edilen projenin ne kadar gerçek olduğunu bilmiyoruz ama, 1917 Ekim Devrimi'nden sonra bu tür projelerin tümünün olanaksızlaştığını ve Mezopotamya'nın ulaşım açısından da önemini koruduğunu söyleyebiliriz.

Savaş sona erdiğinde Mezopotamya, İngilizlerin fiili işgali altına girmişti. Ancak bu, kesinlikle, Mezopotamya petrolleri için verilen uluslararası savaşımın bittiği anlamına gelmiyordu; tam tersine mevcut savaşımın kızışması demekti:

Askeri güç, biçimsel açıdan berrak olmayan bir hukuki durumla karşı karşıyaydı. Bu nedenle Mezopotamya (...) yarıkürenin bu tarafında temel anlaşmazlık

---

5 Hoffman, 1927: 85. İngilizlerin bu anlaşmayı imzalamasıyla ilgili olarak tahminlerde bulunan bir başka yazar ise, bunu, İngiltere'nin bu bölgeyi alma konusunda çekimser almasına bağlıyor: Stivers, 1982:19.

odağı haline geldi. Böylece ortaya çıkan "Musul sorunu" Kuzey Amerika'nın itirazları sayesinde, dünya politikası ölçeğinde, dünyaca tanınmış bir sorun haline geldi (Hoffman, 1927: 72).

Bu arada, Birinci Dünya Savaşı sırasında ve sonraki yıllarda Chester Projesi askıya alınmıştı. Nitekim, bölgedeki sıcak savaş ortamı ve otorite boşluğu, genelde imtiyaz savaşımına ara verilmesine yol açmıştı. Ancak, Amiral Chester, 1923 yılında L. Shaw Moore'a, tüm bu yıllar boyunca projeye olan ilgisinin devam etmiş olduğunu anlatacaktı:

Balkan Savaşları ve Dünya Savaşı boyunca Amiral Chester önerilen girişime ilgisini sürdürdü ve Paris Barış Konferansı'nda, Türkiye'yi bölme sürecinde, kendi Kuzey Suriye projesini olduğu gibi korumaya çalıştı. Süveydiye Fransızlara, Musul petrol alanları İngilizlere düşerken, ana demiryolu güzergâhları Türkiye'de kaldı (CH, 1923/7: 523).

YEDİNCİ BÖLÜM

SAVAŞ SONRASI YENİ DÜZENLEMELER VE KURTULUŞ SAVAŞI, 1918-1922

Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu için 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi ile resmen sona erdi (Tam metni için bkz. Soysal, 1983:12-14). Mondros Mütarekesi uyarınca ordularının silahlarını teslim ettiği ve ülke yönetiminin fiilen İtilaf Devletleri'ne verildiği Osmanlı İmparatorluğu'nun yöneticileri, Avrupa'da yapılan savaş sonrası düzenlemelerle ilgili görüşmelerinin sonucunu beklemekten başka bir şey yapamıyorlardı.

İtilaf Devletleri ise 18 Ocak 1919 tarihinde Paris'te başlattıkları görüşmelerle Orta Avrupa (Almanya), Doğu Avrupa ve Ortadoğu'da yeni sınırlar belirlemek için pazarlıklar yapıyorlardı. Bu görüşmeler sonucu Avrupa'daki düzenlemeler sonuçlandırılırken, Türkiye konusunda kesin bir sonuca varmak uzun yıllar alacaktı. Bu nedenle, aslında "1. Dünya Savaşı Türkiye için 1923'te bitti. İttifak Devletleri'nin yenilgisi, İtilaf Devletleri'nin Anadolu'yu *istemeden de olsa* işgal etmelerine yol açmıştı; ama, hiçbir hükümetin aktif savaş durumuna yeniden girmeye cesaret edemeyeceği belliydi. İşgal altındaki bölgelerde uygulanacak yönetim biçimi konusunda da siyasal düzeyde belirsizlik hâkimdi" (Keyder, 1989:61, *abç*).

Birinci Dünya Savaşı'nın sonu, Osmanlı İmparatorluğu'nun da sonu anlamına geliyordu. Savaş sonrasında Osmanlı İmparatorluğu, topraklarının büyük bir kısmını kaybederken; savaş bütün taraflara pahalıya mal olmuştu aslında.[1] Bu nedenle, savaş galibi Avrupalı devletler -savaşa neden olan tarafları cezalandırma ve savaş ganimetlerini paylaşma anlayışıyla- savaş sırasında aralarında imzaladıkları gizli anlaşmalara uygun olarak (bkz.

1 Tüm tarafların savaş kayıpları için bkz. CH, 1919/2:239-48.

Altıncı Bölüm) paylaşımı gerçekleştirmeye çalışıyorlardı. Ancak aralarındaki anlaşmazlıklar sürekli görüşmelere, yazışmalara, tartışmalara ve birbiriyle çelişen anlaşmalara neden oluyordu. Bu anlaşmaların uygulanması için ilk başlarda genellikle, pratikte hiçbir gücü kalmamış olan İstanbul'daki teslimiyetçi saray yönetimi muhatap alınıyordu:

> Savaşın patlak vermesinden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarının geleceği sorunu, Üçlü İtilaf üyeleri arasında önemli bir tartışma konusuydu; üçlüden her biri, gelecekteki konumu için güvenceler elde etmenin yanı sıra, geçmiş tutkuları gerçekleştirmeye de çalışıyordu. Rusya İstanbul'un ve Boğazların kontrolünü ele geçirmeye kararlıydı. Fransa Türkiye topraklarının bölüşülmesinde, Levant'ın hâkimi olmakla ilgili eski romantik tutkusunu gerçekleştirme şansını görüyordu. İngiltere ise, kendi koruyucu kanatları altında, Ortadoğu'daki konumunu güvenceye alacak ve Hindistan'a giden imparatorluk hattını koruyacak yeni bir İslam imparatorluğu kurmayı arzuluyordu (Shwadran, 1973: 198).

Savaşın hemen ardından Clemenceau Londra'ya giderek İngilizlerle pazarlıklara başladı. Sykes-Picot anlaşmasının (bkz. Altıncı Bölüm) revizyonu iki taraf için de kaçınılmaz bir konuydu. Fransa'nın beklentileri arasında, Çukurova (Kilikya) bölgesine, petrol boru hattının denizle buluştuğu liman olan İskenderun'a ve Suriye'ye hâkim olmak, Mezopotamya petrolleri üzerinde hak sahibi olmak vardı (Sachar, 1969:253-254). Nitekim Fransa bu isteklerinden, Çukurova üzerindeki emelleri hariç hepsine sonunda ulaşacaktı. Bir önceki bölümde anlatıldığı gibi, İngilizler de bu anlaşmadan pek memnun değildi:

> Lloyd George ... Sykes-Picot Anlaşmasından çok memnun değildi ve iki önemli değişiklik yapmaya çalıştı: Filistin'in statüsü ve sınırları ve Musul'un İngiliz alanına dahil edilmesi. Clemenceau Aralık 1918'de Londra'yı ziyaret ettiğinde, buna fırsat doğdu (Shwadran, 1973: 199).

Savaş sonrasında, galip devletlerle mağlup devletlerin büyük pazarlıklarının söz konusu olduğu bir sırada yapılan bu ziyaret esnasında İngilizler, Fransızların Almanya ile yaptıkları toprak pazarlıklarını koz olarak kullandılar. İngilizlerden Ruhr bölgesi konusunda destek sözü alması üzerine Clemenceau, Mondros sonrası zaten İngiliz işgali altında bulunan Filistin'de İngilizlere istedikleri tavizleri verme ve Musul'u onlara bırakma sözü verdi (*age.*).

Nitekim bir süre sonra İngilizlerin petrol işlerinden sorumlu Devlet Bakanı Walter Long ve Fransa Petrol Ürünleri Komisyonu Genel Başkanı Berenger, Romanya, Önasya (Osmanlı İmparatorluğu) ve Fransız kolonilerindeki petrol konusunda görüşmelere başladılar. Yapılan bu görüş-

mcler sonucunda, 8 Nisan 1919'da Paris'te varılan anlaşma (Long-Berenger Anlaşması) ile, iki ülke, bölge petrolleri konusunda "ortak politika" kararı aldılar.

> Mezopotamya'yla ilgili olarak, anlaşma, Büyük Britanya'nın Mezopotamya'yı bir manda olarak alması halinde, Turkish Petroleum Company'nin kazanmış olduğu hakları Mezopotamya hükümetinden almasını -Turkish Petroleum Company, ya da yeni kurulacak bir şirket için- şart koşuyordu. Fransız hükümeti, şirketin sermayesinde temsil haklarıyla birlikte bir pay sahibi olacaktı. Bu sermaye şöyle oluşacaktı: İngiliz topluluğu yüzde 70; Fransız topluluğu yüzde 20; yerli hükümet topluluğu yüzde 10. Fransızlar, Mezopotamya ve İran'dan Doğu Akdeniz'deki bir limana, ya da limanlara taşımak için iki ayrı boru hattının yapımını ellerindeki bütün araçlarla kolaylaştıracaklardı. Boru hatlarının Fransız mandası altındaki topraklardan geçmesi halinde "petrol taşınırken herhangi bir telif ya da geçiş ücreti olmaksızın geçiş hakları için her türlü kolaylığı sağlayacaktı" (Shwadran, 1973: 199-200. Ayrıca bkz. Sachar, 1969:279).

İngiliz politikacıları arasında bu pazarlıklar konusunda ilk başlarda fikir ayrılıkları mevcuttu. Dışişleri Bakanı Lord Curzon Fransızlarla pazarlıklara karşı çıkmaktayken, Başbakan Lloyd George, Amerikalılarla işbirliği yapacakları korkusu ile Fransızlarla (tüm taraflar arasında genel bir barış anlaşması imzalanmadan önce) ikili bir anlaşmaya varılması gerektiğine inanmaktaydı. Nitekim, Curzon'un muhalefetine rağmen kabine 15 Ocak 1919'da Fransızlarla ikili bir anlaşma için görüşmelerin yapılması yönünde karar almıştı. Nitekim Henry Berenger ile, İngiliz barış delegasyonunun petrol işleri sorumlusu John Cadman arasında görüşmeler bundan hemen sonra başlamıştı. Long-Berenger görüşmeleri sonucu nisan başında varılan anlaşma, sadece geçici bir uzlaşmaydı aslında. Bu nedenle bu anlaşmadan sonra da iki ülke yetkilileri arasında pazarlıklar sürmekteydi:

> 29 Nisan 1919'da Doğu sorunu üzerine Bakanlıklar arası bir komite toplantısında, Long-Berenger Anlaşmasının, "ekselanslarının hükümetinin Royal Dutch - Shell'in kombine kontrolüne ele geçirmeyi umduğu daha önemli görüşmelerin önemli bir parçası"ydı. Daha sonra 16 Mayıs'ta, Dışişleri Bakanlığından Fransız Büyükelçiye gönderilen bir mektupta, Long-Berenger Anlaşması teyit edildi.
>
> Bu arada Lloyd George, Musul'dan Trablusgarp'a giden boru hatları ve demiryolu konusunda Clemenceau'dan muhalefetle boğuşuyordu. Long-Berenger Anlaşmasını öğrenen Lloyd George, 21 Mayıs 1919'da Fransız başbakana şunu bildirdi: "Musul bölgesinden Trablusgarp'a giden demiryolu ve boru hattıyla ilgili İngiliz önerisini geçen Aralıkta Londra'da yaptığımız anlaşmadan ayrılma olarak gördüğünüz sürece, bundan böyle önerilen anlaşma konusun-

da daha ileri gitmeyi önermiyorum." Lord Curzon, Lloyd George ile Clemenceau arasındaki görüşmelerin bir sonucu olarak anlaşmanın iptal edildiğini 22 Temmuz 1919'da Fransız Büyükelçisine bildirmekten hiç tereddüt etmedi. Clemenceau'nun isteği üzerine hazırlanan ve Philippe Berthelot ve Clemenceau'ya iletilen bir memorandumda Berenger, Fransız hükümetini İngilizlerle bir anlayış birliğine varıp Fransa'nın petrol gelişimine katılımını sağlayacak bir petrol politikası oluşturmaya zorladı; Long-Berenger anlaşmasının onaylanmasını savunuyordu.
Sir John Cadman Fransızlarla görüşmelere yeniden başladı ve 12 Aralık 1919'da Berthelot'nun Lloyd George'a sunduğu bir notta Fransa, Musul'dan vazgeçmenin karşılığında Mezopotamya ve Kürdistan petrolünde Britanya ile eşit pay istiyordu (DBFP, Birinci Dizi, IV: 1089-1101'den aktaran Shwadran, 1973:200-201).

Bu arada Ocak 1919'da başlayan barış görüşmelerine çağrılan Osmanlı temsilcileri 11 Haziran'da Paris'e varmıştı (*Kurtuluş Savaşımız*, 1973:3). Görüşmelerde Türkiye tarafını temsil eden İstanbul hükümeti yetkilileri, daha çok, galip devletler arasındaki pazarlıkları izlemek ve ortaya çıkacak kararları kendilerine dikte etmek isteyen Avrupalı görüşmecilerin uzattıkları kâğıtlara imza atmak durumundaydılar. Bu devletlerle yaptıkları tek tek görüşmeler veya genel görüşmeler sırasında dile getirilen, imtiyaz ve "hak" talepleri konusundaki tartışmalara da müdahale edemiyorlardı. İtilaf Devletlerinin öne sürdükleri ağır koşullara yaptıkları tüm itirazlara rağmen hiçbir başarı elde edemeyen Türk heyeti 27 Haziran 1919 günü konferansı terke davet edildi.

İtilaf Devletleri, bundan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'na uygulanacak Barış Antlaşması'nın esaslarını tespit etmek üzere uzun sürecek çalışmalara başladılar. (...)
1920 Ocak ayında Londra'da toplanan Konferans Meclisi 11 Mart günü İtilaf Devletlerinin İstanbul'u işgal etmelerini kararlaştırdı (*Kurtuluş Savaşımız*, 1973:11).

16 Mart 1920'de bu karar gereğince o zamana kadar zaten İtilaf Devletlerinin resmi olmayan işgali altındaki İstanbul'un yönetimi resmen işgal kuvvetlerine geçti. Yapılan ilk iş, Meclis-i Mebusan'ın kapatılması oldu.

Avrupa metropollerindeki "Osmanlı İmparatorluğu'nu paylaşma pazarlıkları" da diğer yandan sürmekteydi. Bu arada Fransa'da yönetim değişikliği olmuş ve dış politikada daha aktif bir yönetim başa geçmişti:

18 Ocak 1920'de Alexandre Millerand başbakan olarak Clemenceau'nun yerine geçti. Yeni hükümet, sağcı partilerin bir koalisyonuydu ve Ortadoğu po-

litikası, Dışişleri Bakanlığı'nın emperyalist genel sekreteri Philippe Berthelot tarafından şekillendiriliyordu (Sachar, 1969: 277).

Bu değişimin etkisi Paris görüşmelerinde çabuk görülmeye başlandı.

19 Nisan 1920'de San Remo'da yeniden toplanan İtilaf Devletleri Osmanlı İmparatorluğu ile imzalanacak anlaşmaya son şeklini verdiler. Metnin tebliği için bir Osmanlı Heyeti Paris'e davet edildi. Eski sadrazam Tevfik Paşa'nın başkanlığında 29 kişilik bir heyet 2 Mayıs'ta İstanbul'dan hareketle 6 Mayıs günü Paris'e vardı. Barış Antlaşması'nın metni 11 Mayıs 1920 günü Fransız Dışişleri Bakanı ve Konferans Başkanı Millerand tarafından Osmanlı heyetine verildi (*Kurtuluş Savaşımız*, 1973:14).

Osmanlı yöneticilerinin, verilen bir aylık "tetkik" süresi sonunda anlaşma koşullarını ağır bulup itiraz etmeleri bir sonuç vermeyince "mebus Hadi Paşa ve Tevfik Bey ile Bern elçimiz Reşat Halis Bey'den kurulu bir heyet Paris'e giderek 10 Ağustos 1920 tarihinde Sevr'de barış anlaşmasını imzaladı" (*age.*:19).

Bu anlaşmanın koşulları tüm yurtta "çok ağır" bulunarak, büyük tepkiyle karşılandı: Özellikle Yunanlıların 15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgaliyle başlayan, Anadolu'nun işgaline karşı dağınık ve zayıf direniş hareketleri, Mustafa Kemal'in ve diğer eski Osmanlı paşalarının önderliğinde merkezileştirilmeye çalışılıyordu (Keyder, 1989:62). Yani bir yandan Osmanlı artığı ordular yeniden toparlanmaya çalışılırken, diğer yandan, birçok yerde yerel kongreler toplayarak başlatılan direniş hareketleri de bu merkezi kuvvete bağlanmaya çalışılıyordu. Bu merkezileşme süreci sorunlarla doluydu. Bu sorunların başında gelen, yerel çetelerin merkezileşmeye karşı direnişiydi. En büyük "sorun", kendisi de ayrı bir merkez oluşturmaya çalışan Çerkes Ethem ve adamları oldu; ama Kemalist hareket bu sorunu daha 1920 yılı başlarında bertaraf etmeyi başardı (Müftüoğlu, 1993:157-163; Şener, 1986; Tunçay, 1978, 141-151). "Yerel Kongre İktidarları" (1918-1920) döneminde (Tanör, 1992:çeş.yer. ve Tanör, 1985:çeş.yer.) yaygın olan bu direniş hareketlerinin ufku, genellikle "Yunan işgaline karşı olmak" veya "Ermeni veya Rum mezalimine tepki" ile sınırlıydı. Kesinlikle anti-emperyalist bir nitelik taşımadığı gibi, birer işgal kuvveti olarak Avrupa'ya karşı bile sınırlı bir direniş söz konusuydu.

Yerel hareketlerdeki direnme kararlılığı, esas olarak Yunanistan ve Ermeni tehditlerine karşı bir tavrı ifade etmekten pek ileri gitmiyordu. Halkta, aydın çevrelerinde ve kamuoyunun önemli bölümünde egemen olan, "İngiltere, Fransa, İtalya gibi düvel-i muazzamayı (süper devletleri) güccendirmeme" isteği, yerel hareketlerin saflarında da güçlü bir eğilimdi. Büyük devletlerle uzlaşma arayışları da oldukça yaygındı (Tanör, 1992:33-34).

Anadolu'da örgütlenen Kemalist hareket için de diğer yerel direniş hareketleri için de, başından beri, Avrupamerkezci-modern paradigmaya eleştirel bakmak, ondan kopmaya çalışmak gibi bir tavır söz konusu olmadığı gibi, tüccarından entelektüeline, çiftçisinden askerine ve bürokratına kadar herkesin görüşü aynıydı: "Türk ulusu Batı uygarlığına yönelecekti" (Sonyel, 1973:99). Bu dönemde Anadolu ve İstanbul yönetici-aydınının ufkunda "Batının ötesi" yoktu. Genel amaç, kalkınıp "Batı gibi" veya "Batı kadar güçlü ve müreffeh" olmaktı ve büyük bir kesim, bu amaca Batı'nın yardımı olmadan ulaşılamayacağına inanmaktaydı. İş çevreleri için ise, zaten daha zengin olmanın yolu Batı'nın bölgedeki ikinci eli olmaktan geçiyordu. Yani, yöneticisi, aydını, askeri ve işadamıyla Türkiye insanı "komprador"du![2]

Mondros sonrası Batıcılık tavrının en bariz ve ilk şekli mandacılık oldu. Manda yönetimi genelde devletin yönetiminin ve ülke ekonomisinin en azından belli bir süre için güçlü bir devletin denetimine ve himayesine bırakılması anlamına gelmekteydi. Genelde ülke yöneticileri ve aydınlarında, büyük Avrupa devletlerinden ve ABD'den "insaflı" bir barış anlaşması bekleme tavrı hâkimdi. Bu nedenle İstanbul'da manda yanlısı birçok dernek kurulmuştu; bunlar arasında özellikle Amerikan mandasını savunan Wilson Prensipleri Derneği'nin üyeleri, sonraki yıllarda Kemalist hareketin önder kadrolarını oluşturacak olan aydınlardan oluşmuştu. "Amerikan mandası önerenler arasında Ahmet Emin (Yalman) ve Halide Edip (Adıvar) gibi İstanbul'da oturan aydınlar, Bekir Sami (Kunduh), Miralay Kara Vâsıf ve Refet (Bele) Bey gibi Anadolu'da oturan askerler de bulunuyordu."[3]

Erzurum ve Sivas kongrelerinde de gündeme gelen bu mandacılık tartışmaları, genelde ülke aydınının Batı hayranlığını çok iyi sergilemekteydi. (Tevetoğlu, 1991: 147-194; Sonyel, 1973:98-105; Hurewitz, 1983:497-498; Müftüoğlu, 1993:130-131; Dilipak, 1989:293-295 ve Kutay, 1979:43-99). Dönemin ilcri gelen manda yanlılarından olup, daha sonraki yıllarda Cumhuriyetin önder kadroları arasında yer alacak olan Halide Edip, yıllar sonra yazdığı anılarında, Cemiyetin "iki ay içinde ortadan kalkmış olmasını" ve Erzurum Kongresi'nde Amerika'ya açık bir işbirliği

---

2 Avcıoğlu, 1984:190-201, 204-220. Bununla ilgili ve özellikle iş çevrelerinin "ikinci el" olmak için yerli gayrimüslim iş çevrelerine karşı mücadelesi için sayısız "örnek olay" anlatmak ve bu konularda sayısız kaynak vermek mümkün; ama bu çalışmanın boyutunu aşacak böyle bir çaba yerine, genelde merkezi gücü oluşturan ve Batı'ya karşı bir hareket imajına sahip olan Kemalist Ankara yönetiminin Batıcı tavrına örnek oluşturacak bazı olaylara bu bölümde ve genel değerlendirme bölümünde değinilecek.

3 Gönlübol, 1987:244. Dilipak, bunlara Yunus Nadi'yi de eklemektedir. Dilipak, 1989:293-295.

çağrısının kabul görmemesini, önder kadroların tavrından çok, "Doğu Anadolu['nun] ta başından beri bunun aleyhinde" olmasına bağlamaktadır (Adıvar, 1962:18-19). Sivas Kongresi'nde yaptığı konuşmada bu "mandacı" tavrı en açık şekilde ortaya koyan Refet Bey (Bele), İngiliz kontrolüne girmektense Amerikan mandacılığının tercih edilmesi gerektiğini savunarak şunları söylemekteydi:

> Bir de diyelim ki biz harici ve dahili bir istiklal-i tam isteriz! Fakat kendi başımıza yapabilecek miyiz, yapamayacak mıyız? Ondan evvel, acaba bizi kendi başımıza bırakacaklar mı? (...) Bu nedenle İngiltere'nin elinde oyuncak olmamak için herhalde onun rakibi olan Amerika'nın mandasına muhtacız! (İğdemir, 1986:58-59)

Sonuç olarak, Sivas Kongresi'nden, mandacılığı red yönünde bir karar çıktı; ama taraflar arasında bir ara yol olarak "Sivas Kongresi Reisi M. Kemal'in Kongre adına Birleşik Amerika Senatosu Başkanlığı'na" bir "mektup" yazıp, bölgede bir araştırma yapmak üzere bir komitenin yollanmasını talep etmesine karar verilmişti. Yazılan mektupta şöyle denilmekteydi:

> ... Sivas Milli Kongresi, bugün, oybirliğiyle Amerika Birleşik Devletleri Senatosu'ndan kendi üyelerinden oluşan bir komiteyi, Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarının ve halklarının bir barış anlaşmasıyla elden çıkmasına izin vermeden önce, Osmanlı İmparatorluğu'nda fiilen var olduğu şekliyle dürüst bir ulusun koşullarını açıkça araştırmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun her tarafını ziyaret etmeye göndermesini talep eder (AMDP - I, 1981: 87).

Savaşın ilk yıllarında, yeni kurulmakta olan Sovyetler Birliği ile girdiği çıkar ilişkilerinden, güçlendiği oranda vazgeçip, Batı'nın gözünde bu yönde de meşrulaştıktan sonra (Avrupamerkezci-modern paradigmadan yana tavrıyla yetinmeyip, bizzat Batı Bloku'nu seçtiği oranda), Türk Kurtuluş Savaşı tamamen bir Türk-Yunan savaşına dönüşmüştü. Zaten, bu arada, Yunanistan'ın İzmir'e asker çıkarmasının üstünden 18 ay geçmişti ki, Yunanistan'da iki ülke arasında sürmekte olan savaşın akışını kökten etkileyebilecek gelişmeler oldu: Başından beri İngiliz desteğiyle ayakta kalan ve onların yönlendirmesiyle Anadolu işgali serüvenine girişen Venizelos, tamamen formal bir statüye sahip olan (ve Kral Konstantin'in 1917'de tahttan indirilmesi sonucu onun yerine geçen) Kral Alexander'ın 2 Ekim 1920'de (bir maymunun ısırmasından sonra!) ölümü üzerine, onun yerine geçebilecek vâris arayışlarına girişti. Bunun için, babası ile birlikte sürgünde yaşayan, Konstantin'in oğlu Paul'a başvurdu. Paul de bunun üzerine bir plebisit yapılarak, babası, büyük kardeşi ve kendisi arasında Yunan halkının bir seçim yapmasını şart koştu. Kendi popülaritesinden ve İngilizlerin tam

desteğinden emin olan Venizelos hem bu plebisiti kabul etti hem de genel seçim ilan etti, ama her iki seçim de, beklediğinin tam tersine, kendisinin kesin yenilgisiyle sonuçlandı. Hem Konstantin yeni kral seçilmiş, hem de onun taraftarı olan parti seçimi kazanarak hükümeti kurmuştu. Tüm bunlar, hem İtilaf Devletleri ile Yunanistan arasındaki ilişkilerin, hem de genelde, Yunanistan'ın Anadolu işgali politikasının yeniden gözden geçirilmesine yol açtı. Nitekim savaş yıllarında Alman yanlısı bir politika izlemiş olan Konstantin, İtilaf Devletleri tarafından pek güvenilir bulunmamaktaydı (Kinross, 1984:388-389, 316-319 ve Evans, 1965:290-291).

> Yunanlıların ana destekçisi olan Lloyd George dışında, bu herhalde herkes için en iyisiydi; fakat o bile, şeklen olmasa da özünde Kayser'in müttefiklerinden biri olmuş bir kişinin başını çektiği bir Yunan hükümetini, en azından kamuoyu karşısında hazmedemiyordu. Bu andan itibaren Yunanlılar yalnızdılar.[4]

Diğer yandan Kemalist hareket ise İstanbul yönetimine karşı daha ciddi bir yönetim merkezi olarak Ankara'da Büyük Millet Meclisi'ni topladıktan sonra, Yunanlılarla girdikleri savaşlarda başarılı oldukları oranda Avrupalı devletler tarafından muhatap kabul ediliyor ve taraflar arasındaki gizli görüşmelere dahil oluyordu. Bu gizli görüşmeler boyunca ortaya çıkan şey, Fransızların ve İtalyanların savaşmak ve Yunanlıları desteklemek gibi bir niyetlerinin olmadığıydı. Bunlar, Batı Bloku içinde kalacak olan, Anadolu toprakları üzerinde kurulacak, Kemalistlerin önderliğinde bir ulus-devleti en uygun çözüm olarak görmeye başlamış ve bu yönetimden iktisadi imtiyazlar elde etmek için pazarlıklara başlamışlardı.

Kemalistlerin bu konudaki tavrı, kesinlikle yabancı sermaye karşıtı değildi.[5] Tam tersine, her fırsatta yabancı sermaye olmadan ülke kalkınmasının sağlanamayacağı dile getiriliyordu. Ancak bağımsız bir ulus-devlet olarak bu yatırımların üzerinde bazı koşullar ileri sürüyorlar ve savaş öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nun düştüğü durumu dikkate alarak, ülkenin sömürge koşullarına getirilmesine karşı çıkıyorlardı. Bu konuda, aydınlar ve yöneticiler kadar tüccarlar da (bazı küçük farklarla) aynı görüşteydi. Sevr Antlaşması'na da bu temelde karşı çıkılmaktaydı. Çünkü Sevr Antlaşması'nın koşulları, Türkiye'yi, Osmanlı İmparatorluğu'nun savaş öncesi

---

4 Evans, 1965: 290-291. Burada söz konusu olan tarihin henüz 1920 sonları olduğuna özellikle dikkat çekmek isteriz. Bundan sonraki yıllarda Yunoniston'da yaşanan, Venizelos ve Konstantin taraftarları arasındaki mücadele ve bunun Anadolu'daki Yunan işgal ordusuna etkisi için bkz. Sotiriyu, 1982:çeş.yer., özellikle, s.153-154, 160.

5 Bu konuda Kemalist kadroların "beyon"ları ve bazı önemli "örnek olay"lar Dördüncü Kısım'da tartışılacak.

dönemde içine düştüğü sömürge olmaya yakın konuma itmekteydi (Kinross, 1984:356-357).

Kemalist hareketin, Tunaya'nın deyişiyle, "Batıya rağmen Batıcılık" tavrı, bazı çevrelerce "anti-emperyalist" olarak görülmektedir (Kongar, 1978; Avcıoğlu, 1984; Timur, 1993). Ancak bizzat emperyalist devletler, savaşın belli bir aşamasından sonra, ya Fransa ve İtalya örneğinde olduğu gibi Kemalist yönetimi desteklemiş ya da İngiltere örneğinde olduğu gibi, yönetim çevrelerinden bazıları Yunanlıları kışkırtıp Kemalistlerin üstüne salarken, bazıları ise Kemalist önderlikle işbirliğinin yollarını aramışlardır.

Nitekim, başından sonuna kadar Kemalistlere karşı takındığı "anlayışsız tutumu" sürdüren İngiliz yönetimi (Şimşir, 1972:325), yine de henüz 1920 yılı başlarından itibaren Kemalist yönetimi muhatap almak zorunda kalarak, Londra'daki görüşmelere çağırmış ve İngiliz yönetimi içinde Kemalistlere düşman tavırdan rahatsız olanların sayısı gün geçtikçe artmaya başlamıştı.[6] Yani, Kemalistler belli bir emperyalist devletin ordularına karşı ciddi bir fiili "kurtuluş" savaşı vermediği gibi, emperyalistlerin oyununa gelmiş Yunanlılarla aralarındaki savaşta birçok emperyalist devleti yanına almıştı. Batı'yla yapılan pazarlıklar ise sadece Birinci Dünya Savaşı sonrasında dayatılmak istenen koşulların düzeltilmesi pazarlığıdır. Bu konuda İngilizlerin ikili tavrının yanında, Fransa ve İtalya'nın Türkiye'den yana tavrı açıktı. Nitekim Kemalistler, başından beri, bu iki ülkenin savaşmaya niyetleri olmadığını ve bölgedeki çıkarları gereği, İngiltere'nin tam kontrolünde olan Yunanistan'ın Anadolu'da yayılmasından rahatsızlık duyduklarını bilmekteydiler. Bunun sonucu olarak, Ankara'nın, Yunanistan'la arasındaki savaşta İtalya ve Fransa'nın Ankara hükümetine daha yakın olduğunu ve kendisinden iktisadi çıkarlarıyla ilgili güvenceler almak koşuluyla, "müstakil" bir devlet kurma çabalarında onu desteklediğini de bilmekteydiler. Nitekim, henüz 24 Nisan 1920'de, BMM'de gizli oturumda yaptığı bir konuşmada Mustafa Kemal, bu durumu mebuslara şöyle anlatıyordu:

> İtalyanlar suret-i umumiyede mülayim bir vaz almışlardır. Kendileriyle hiç bir vaka hadis olmadı. Bu nokta-i nazarlariyle de onların talep ettikleri şey menaif-i iktisadiye teminidir.
>
> Gerek İtalyanlar, gerek Fransızlar memleketimizde azami menaif-i iktisadiye temin etmek için devletimizin müstakil kalmasını ve diğer bir devlet-i ecnebiyenin taht-ı esaretinde bulunmamasını temin etmek cihetini kendi menfaatle-

---

6 İngilizlerin, "Ankara ve İstanbul hükümetleri arasında artan kararsızlığı" (Jaeschke, 1986:156 vd.) ile ilgili olarak bkz. Şimşir, 1972:297-325; Kinross, 1984:315-316; Selek, 1981:441-442; Sonyel, 1991:çeş. yer. Ayrıca genelde İngilizlerin Kemalistlere karşı tavrıyla ilgili en güzel kaynaklardan biri için bkz. Kürkçüoğlu, 1978:çeş. yer.

ri muktezıyatından telâkki ve her ikisi de bunu bize birçok münasebetlerle ve elveyin söylemektedirler (Borak, 1981:23).

İtalya, Yunanistan'la çıkarlarının çatışması nedeniyle bu konuda tavır değiştiren ilk taraf oldu:

> Aslında başından beri hem İtalyan hem Fransız hükümeti Yunanlıları cesaretlendirme konusunda ciddi kaygılarını ifade etmişlerdi. Örneğin İtalyanların, Sevr Antlaşması kendilerini Güney Anadolu'da potansiyel bir çıkıştan yoksun bıraktıktan ve 1917 St. Jean de Maurienne Anlaşması İzmir'i Yunanistan'a devrederek kendilerini önemsemedikten sonra Sevr Antlaşmasının yürürlüğe sokulmasında çıkarları kalmamıştı. Gerçekten de, İtalya'nın yeni Dışişleri Bakanı Kont Carlo Sforza, içtenlikle Yunanlı rakiplerinin konumunu zayıflatma niyetindeydi. Onun talimatlarıyla Menderes Irmağının güneyindeki İtalyan polisiye ve askeri "danışmanlar", kendi alanlarına sızan Türk çetelerini barındırıp teçhizatlandırdılar. Dahası, Haziran 1921 Londra Konferansı'nın dağılmasından sonra, Sforza, milliyetçi gizli özel elçi Bekir Sami ile özel bir anlaşma yaptı; buna göre, İtalyan kuvvetleri, Antalya'yı boşaltacaktı (Sachar, 1969: 426).

Zaten İtalyanlar, Anadolu'ya asker çıkardıktan bir süre sonra, Anadolu'da işgalin kendileri için kârlı olmayacağını ve ekonomik imtiyazların peşine düşmeleri gerektiğini düşünmeye başlamışlardı. Nitekim Paris barış görüşmeleri sırasında,

> 3 Temmuz'da [1920] İtalyan delege Tittoni, İtalyan birliklerinin işgali altında olan alanlardaki kömür madenleri sorununu gündeme getirdi ve İtalya'nın, işgal etmekte olduğu bölge üzerinde hükümranlık elde etme arzusunda olmasa da, Ereğli'deki kimi kömür madenleri ve Van'daki kimi kuyular için imtiyazlar elde etmek istediğini söyledi.[7]

Fransa'nın ve "her şeye rağmen, savaştan usanmış" olan Fransız kamuoyunun, genelde Türk milliyetçi hareketi ve Türk-Yunan savaşı karşısındaki tutumu savaş başladıktan biraz sonra tamamen Kemalist hareket lehine değişti (Akyüz, 1975:çeş.yer., alıntı, s.141'den). Fransa bu eğilimini daha sonra, 1921 sonbaharında bir anlaşmayla da perçinleyerek, Ankara hükümetinden yana tavrını açıkça ortaya koyacaktı:

> Bu arada Clemenceau hükümeti düştü ve yerini Ortadoğu politikası bir önceki hükümetin tam tersi olan bir grup aldı. Bu politikanın ana özelliği Fransa'nın Türkiye'deki mali çıkarlarını korumaktı ve bu, Türkiye'nin yöneticileriyle -Mustafa Kemal ve milliyetçiler- anlaşmak ve Fransa'nın geleneksel Suriye

---

7 Evans, 1965: 196. Bu politikanın sonucu olarak ortaya çıkan, İtalya ve Kemalist hükümet arasındaki yakınlaşma için bkz. *age*:353-4 ve Sonyel, 1973:166-169.

politikasının, ülkenin sıkı ve doğrudan kontrolüne dayanan politikanın yeniden tesisi anlamına geliyordu (Evans, 1965: 248).

Fransa'nın bu tavrında en büyük rolü, İngilizlerin, Yunanistan'ı Anadolu'ya saldırtarak, bölgedeki dengeyi tamamen kendi lehlerine çevirme çabası oynadı. Yani Yunanistan'ın İzmir çıkarması, bir yandan Türk milliyetçi direniş hareketlerinin hızla büyümesini sağlarken, diğer yandan da İtalyanların ve Fransızların bölge politikasını değiştirmişti:

> İronik bir şekilde, İtilaf güçlerinden hiçbiri, Yunanistan'ı kendi saflarında savaşa sokmada Fransa'dan daha ateşli olmamıştı. 1919'un sonlarında ve 1920'nin başında bu şevk aniden söndü. Bunun bir nedeni, Türk milliyetçilere karşı tampon bir Fransız rejimini sürdürmenin hızla artan maliyetleriydi. Mart 1921 tarihli *Revue des deux mondes*'daki bir makalede Poincaré, "Levant'ta üzerimize binen yükü hem mali olarak, hem de askeri olarak sonsuza kadar taşıyamayız" uyarısında bulunuyordu. (...) Üstelik, Fransız işadamları Türkiye'ye önemli mali yatırımlar yapmıştı; savaştan önce, bunlar, Osmanlı Düyun-ı Umumiye'nin çoğunluk hisselerini de kapsıyordu. (...) Kuşkusuz, İngiltere'ye yönelik sertlik de Fransız politikasını tartışmasız etkiliyordu. Paris, uzun süreden beri, Fransızları Levant'tan atmaya yönelik bir İngiliz planının varlığına inanmaktaydı (Sachar, 1969: 427-428).

Her şeyi İngiliz-Fransız rekabeti ekseninde gören bu değerlendirmede yer verilmeyen diğer olgu, bu Avrupalı güçlerin (Fransa ve İtalya) genelde işgal (ve klasik sömürgecilik) konusundaki tavrının değişimi ve gün geçtikçe "Batıcılığı" biraz daha tescillenen Kemalist önderliğe güvenlerinin artmasıydı:

> Fransızların Yakındoğu'da izlediği politika, İngilizlerin politikasından temelden farklıydı. İngilizler, Türkiye'yi uluslararası meselelerde bütünüyle güçsüz bırakmaya kararlıydı; fakat milyonlarca Müslüman uyruğunu yatıştırmak için, Şerif ailesine dayanan yeni bir İslam imparatorluğu kurmayı umuyorlardı: Mekke'de Hüseyin'e, Şam'da Hüseyin'in küçük oğlu Faysal'a ve Irak'ta büyük oğlu Abdullah'a dayanan bir imparatorluk. Bu nedenle, Türklere karşı Yunanlıları desteklediler. Diğer yanda Fransızlar ise, Yakındoğu'da bir Arap devletinin, ya da bir Arap devletleri konfederasyonunun kurulmasını amaçlayan Sykes-Picot ve öteki anlaşmalara gönülsüzce razı olmalarına karşın, Arapların eylemlerine, özellikle Faysal'ın kendisini Suriye kralı ilan etmesine, Fransız planlarını bozuyor diye kızıyorlardı ve Arap milliyetçi liderleri İngiliz ajanı olarak görüyorlardı. Clemenceau Faysal'la sorun yaşamaya ve Kilikya'da Türk milliyetçilerinin askeri baskısıyla karşılaşır karşılaşmaz, Fransız politikası Türkiye'yi tekrar bir güç haline getirmeyi, Türkiye aracılığıyla Fransa'nın Yakındoğu'da ve Müslümanlar arasındaki prestijini yeniden kazanmayı ve yeni Türkiye'de ekonomik avantaj elde etmeyi amaçlamaya başladı. Fransa'nın içindeki koşullar -mali sıkıntı, insan gü-

cü eksikliği, savaş yorgunluğu- Fransa'yı Türk milliyetçileriyle anlaşma yapmaya ve Türkler aracılığıyla bölgedeki İngiliz politikasını geri püskürtmeye zorluyordu. Bu yüzden, eski bir bakan olan M. Franklin-Bouillon, Ankara'ya görünüşte özel amaçlı birçok ziyaret yaptı ve 20 Ekim 1921'de, Büyük Millet Meclisi hükümetinde Dışişleri Bakanı olan Yusuf Kemal Bey'le bir anlaşma imzaladı.

(...)

Anlaşmaya eşlik eden bir mektupta Yusuf Kemal Bey, Fransa'ya ekonomik imtiyazlar vaat ediyordu:

(...)

Yusuf Kemal Bey şunları yazıyordu: "Ülkelerin ortak maddi çıkarlarının geliştirilmesini kendi payına arzulayan Büyük Meclis hükümeti, Harput vadisindeki demir, krom ve gümüş madenlerinin imtiyazını doksan dokuz yıllığına bir Fransız grubuna vermeyi, bu anlaşmanın imza tarihinden itibaren beş yıl içinde bu imtiyazın Türk yasalarına göre kurulmuş ve Türk sermayesinin yüzde 50 pay sahibi olacağı bir şirket aracılığıyla işlemeye başlamasını düşündüğünü size bildirmekle beni görevlendirdi.[8]

Uzun görüşmeler ve sınırın belirlenmesi konusundaki yoğun pazarlıklar sonucu imzalanan bu anlaşmanın, daha imzalanmadan önce BMM'deki gizli oturumlarda karşılaştığı eleştirileri, Mustafa Kemal bizzat cevaplayarak, bu anlaşmanın Türkiye için önemini anlatmaya çalışıyordu (Borak, 1981:182-218).

Fransızların bu anlaşmayı imzalaması ve genelde Ortadoğu politikalarını değiştirmesi İtilaf Devletleri planlarına vurulmuş büyük bir darbeydi. Savaş bittikten hemen sonra Almanya'yı savaş suçlusu olarak ağır bir şekilde cezalandıran İtilaf Devletleri, aynı şeyi Osmanlı İmparatorluğu için daha ağır koşullarda gerçekleştirip, bu ülkenin topraklarını uydu devletlere bölmeyi ve geriye, sadece Anadolu'da küçük bir toprak parçasına sahip ve Batı'nın himayesinde bir Türk devleti bırakmayı planlamıştı. Ama kısa bir süre sonra Türk paşaları, bir İmparatorluğun mirasına sahip olduklarını ve Batı'dan aldıkları "ulusçuluğu" çok iyi anladıklarını Batı'ya ispatladıklarında, Avrupa'daki aklıselim çevreler işin gerçek boyutunu görmeye başlamışlardı bile. Fransa ve İtalya yönetimleri bunların başında geliyordu (Selek, 1981:448, 449-452), ama İngiliz yönetiminde, duygusal bir yaklaşımla Osmanlı İmparatorluğu'nu cezalandırıp ortadan kaldırma "tutkusu" varlığını sürdürdü. Bu nedenle Fransızların Kemalistlerle yaptıkları Ankara Anlaşması'na en büyük tepki de İngilizlerden geldi:

Franklin-Bouillon-Ankara denilen bu anlaşma, İngilizleri ciddi biçimde rahat-

---

8 Shwadran, 1973:215-216, 231-232. 20 Ekim 1921'de imzalanan "Türkiye-Fransa İtilafnamesi"nin ve anlaşmaya ek mektupların tam metni için bkz. Kurtuluş Savaşımız, 1973:146-163.

sız etti: Fransızları sadece Türkiye ile ayrı bir barış anlaşması inzalayarak özel anlaşmaları ihlal etmek ve böylece İtilaf Devletlerinin konumunu zayıflatmakla değil, Britanya Mezopotamya'sında İngiliz karşıtı ayaklanmaları desteklemekle de suçluyorlardı; Türkiye ile Suriye arasındaki sınır değişiklikleriyle ve Türkiye'ye verilen demiryolu imtiyazlarıyla Mezopotamya'daki konumlarının zayıfladığını iddia ediyorlardı. Musul vilayeti tehlikedeydi.

Fransızlar bütün bu suçlamaları reddettiler: Anlaşmanın, bölgedeki askeri koşulların zorunlu hale getirdiği yerel bir anlaşmadan başka bir şey olmadığını, başka hiçbir anlam taşımadığını iddia ettiler. Ne var ki, Fransızlarla İngilizlerin birbirleriyle çakışan amaçları olduğu gerçeği yerli yerinde duruyordu.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki savaşta Fransızlar Türkleri desteklerken, İngilizler Yunanlıları destekliediler; öyle ki, Yunanlılar ile Türkler bir anlamda İngilizlerin ve Fransızların Yakındoğu'daki nüfuz ve prestij savaşını yürütüyorlardı.[9]

Ankara Anlaşması, Kemalistlerin Batı'nın gözünde meşrulaşma sürecini hızlandırıp ve bir müttefik daha edinerek Yunanistan ve İngiltere'yi yalnız bırakmasına hizmet ediyordu. Fransızlar içinse, bu anlaşma, Ankara hükümetiyle kurulan iyi ilişkilerin meyvelerini savaş sonrası dönemde alma beklentileri bağlamında önem taşıyordu:

[Bu anlaşmayla,] Paris, Ankara rejimini Türkiye'nin resmi hükümeti olarak resmen tanımayı ve milliyetçilerin Türk hükümranlığını ve bağımsızlığını sağlama çabalarını desteklemeyi kabul ediyordu. Quai d'Orsay'e göre, anlaşmanın önemi sadece verdiği ekonomik imtiyazlarda ve Türk dostluğu vaadinde değil, Fransa'ya sağladığı Küçük Asya'daki masraflarını kısma ve güçlerini Suriye'ye yoğunlaştırma fırsatında da yatıyordu. Türkler için, anlaşmanın kalıcı değeri, yeni hükümetlerinin Batılı önemli bir güç tarafından tanınmasında ve fiilen Britanya'dan habersiz yapılan ve Kilikya bölgesinden binlerce kişiyi serbest bırakan ayrı bir anlaşmayla Sevr Anlaşması'nın iki taraflı revizyonunda yatıyordu (Sachar, 1969: 429-430).

Kemalistler, hem cephede Yunan ordularına karşı başarılı direnişleri, hem de Batı ile giriştikleri diplomatik savaştaki kararlı tavırları ile "Misak-ı Milli"deki amaçlarına büyük oranda ulaştı.[10] Başından beri, aslında hiçbir zaman kesin olarak ortaya konmayan ulusal sınırları "belirleyen" (!) Misak-ı Milli'nin bu niteliğiyle ilgili olarak Mustafa Kemal 1922 Şubatında BMM'de yaptığı konuşmada şunları söylemektedir:

Misak-ı Milli şu hat bu hat diye hiçbir vakitte hudut çizmemiştir. O hududu

---

9 Shwadran, 1973: 216. İngilizlerin tepkisi ile ilgili olarak ayrıca bkz. Sachar, 1969:430 ve Sonyel, 1991:226.

10 Misak-ı Milli'nin tam metni için bkz. Sosyal, 1983:15-16.

çizen şey miletin menfaati ve Hey'eti Celilenin isabet-i hazarıdır. Yoksa bu haritası mevcut bir hudut yoktur (Öztürk, 1992:724-725).

Misak-ı Milli'nin bu belirsizliği, Kemalist hareketin "anti-emperyalistliği" konusunda da bir fikir verebilir: Misak-ı Milli'nin birinci maddesinde, 1918 Mondros Antlaşması sonucunda yenik Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde kalan sınırlara sahip çıkılıyordu (Soysal, 1983:15). Böylece, asıl rahatsızlığın, bu anlaşmanın imzalanmasından sonra başlatılan İtilaf Devletlerinin ülkeyi işgal (sömürgeleştirme) tavrından ve özellikle Yunan ve Ermeni güçlerin Türklere saldırtılmasından kaynaklandığı anlaşılıyor. Kemalist hareket bu saldırılara tepki sonucu oluşan direniş hareketlerini örgütleyip, merkez güç haline geldikten sonra, gücü oranında, net olmayan bu sınırları korumaya çalıştı.

İlk önce, 2 Aralık 1920'de o sırada Taşnak Partisi'nin yönetiminde olan Ermenistan ile imzalanan Gümrü Anlaşması ile Doğu sınırları belirlenmeye çalışılıyor; fakat "Taşnak yönetimi bu anlaşmayı henüz onaylamadan, Bolşevikler Ermenistan'ı ele geçirdiklerinden," bu konudaki görüşmeler Moskova ile yürütülüyordu.[11] Daha sonra, 1921 yılı başında iki defa İnönü'de Yunan ilerlemesine "direnen" Ankara ordularının bu başarılarının ardından, 16 Mart 1921'de Moskova Anlaşması ile ilk olarak bir devlet tarafından tanınan Ankara, hem (Osmanlı Devleti'nin her anlamda başkenti ve hâlâ ekonominin merkezi olan) İstanbul'daki aydın-yöneticilerin gözünde, hem de Avrupa'nın gözünde Türkiye'nin tek idari başkenti olma iddiasını ispatlamıştı.[12] Nitekim Londra görüşmelerinde Bekir Sami Bey, Fransız, İtalyan ve İngilizlerle yaptığı (ve daha sonra Kemalistlerce reddedilecek olan) anlaşmalarla birçok taviz vermesine rağmen, bağımsız bir Türk devletini İtilaf Devletleri'nin kabule hazır olduğunu ispatlamıştı.[13] Daha sonra, özellikle Doğu cephesindeki rahatlıktan yararlanılarak, 1921 yazında başlayan Yunan büyük saldırısının Kemalist ordularca Sakarya'da bozguna uğratılması, Ankara hükümetinin, Avrupa devletleriyle pazarlıklarda daha emin olmasını sağladı.

Sonraki aylarda (1922 Ağustosunda Kemalistlerin kesin zaferiyle bite-

---

11 Sonyel, 1991:35-36. Gümrü Anlaşması'nın orijinal ve çeviri metinleri için bkz. AMDP-I, 1981:517-528.

12 10/11 Ocak 1921'de İnönü'de kazanıldığı iddia edilen Birinci İnönü Zaferi'yle ilgili oldukça ilginç, sorgulayıcı bir tartışma için bkz. Küçük, 1984b:614-654.

13 Kurtuluş Savaşımız, 1973:101-106. 13 Mart 1921'de İtalya ile ve 16 Mart 1921'de Sovyet Rusya ile yapılan anlaşmaların Almanca tam metinleri için bkz. Wirtschaftspolitische Rundschau, Band II, Heft 1/2, sayfa. 33-34. Ayrıca Sovyet Rusya ile yapılan "Muhadenet Ahitnamesi"nin orijinal tam metni için bkz. AMDP-I, 1981:536-554 ve Türkçe tam metni için bkz. Soysal, 1983:32-38.

cek olan Büyük Taarruz'a kadar), Ankara hükümeti içerideki kurumlaşma sürecini tamamlayıp, Yunan Savaşı ve İngilizlerle Mezopotamya sorunu dışındaki hemen hemen tüm dış sorunlarını halletmiş ve tüm güçlerini Batı cephesine yığmıştı. Özellikle, bu arada 13 Ekim 1921'de Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan ile yapılan Kars Anlaşması; 20 Ekim 1921'de Fransızlarla yapılan Ankara Anlaşması ve 10 Nisan 1922'de Ukrayna ile yapılan anlaşmalar Ankara hükümetini Doğu ve Güneydoğu cephelerinde rahatlatmış ve tüm dikkatler Batı cephesine yönelmişti.[14] Ankara hükümeti bir yandan tüm güçlerini Batı cephesine yığıp Büyük Taarruz için hazırlıklarını sürdürürken, bir yandan da Avrupa ile uzlaşmak için dış görüşmeleri sürdürmekteydi.

> Sakarya Meydan Savaşından 1922 Ağustos'undaki Büyük Türk Taarruzu'na kadar geçen dönem, iç ve dış politika bakımından hareketli geçmekle birlikte, savaş harekâtı bakımından durgun bir dönemdir. 1921 yılı sonları ve 1922 yılı kış ayları boyunca İtilaf Devletleri savaşa son vermek için giriştikleri teşebbüsleri tekrarlamışlardır.
> İngiltere Dışişleri Bakanlığı ancak Sakarya Savaşından üç ay sonra yeni bir Konferans hazırlığına karar vermiştir. İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Curzon'un uzun bir muhtıra şeklinde sunduğu ve 21 Aralık['ta] kabine tarafından onaylanan barış programı 30 Aralık'ta İtalya ve Fransa'ya da sunulmuştur. Bu program, yine Sevr Antlaşmasında yapılacak bazı değişiklikleri kapsıyordu (*Kurtuluş Savaşımız*, 1973:170).

Bu nedenle bu "program" Ankara hükümeti tarafından kabul görmedi. Daha sonra 22-26 Mart tarihleri arasında Paris'te toplanan İtilaf Devletleri, Kemalistlerin lehine bazı değişikliklerle yeniden iki devlet arasında imzalanacak bir "mütareke" taslağı hazırladılar. Ancak yeni mütareke koşulları da Anadolu'da tepkiyle karşılandı ve kabul görmedi. Bu arada Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey, Mart 1922'de, Paris, Londra ve Roma'da görüşmelerde bulunması için Avrupa'ya gönderilmişti. Yusuf Kemal'in özellikle İngilizlere karşı, Yunanlıların Anadolu'yu tamamen tahliye etmesi konusunda ısrarlı tavrı, asıl sonucun cephede alınacağının bir kanıtıydı aslında; çünkü İngilizler bir Türk-Yunan anlaşması ile tarafların şimdiki durumunu korumasını istiyordu. Kemalistlerin amacı ise Yunanlıları kesinlikle Anadolu'dan atmak ve İtilaf Devletleriyle yapılan bir anlaşmayla Misak-ı Milli sınırları içinde, "Batı ayarında" bir ulus-devlet kurmaktı. Bu ulus-devletin sınırlarının belirlenmesi ise nispeten mevcut poli-

---

14 *Kurtuluş Savaşımız*, 1973:136vd; Sonyel, 1991:182-186, 201-205, 186-190. Bu anlaşmaların Türkçe tam metinleri için bkz. Soysal;1983 ve orijinal metinleri için AMDP-I, 1981.

tik gelişmelere endeksliydi. Bu sınırlar sorulduğunda genelde "Misak-ı Milli'nin belirlediği sınırlar" denilmekle birlikte, yukarıda belirttiğimiz gibi, Misak-ı Milli'de coğrafi sınırlar kesin olarak belirlenmemişti. Burada dikkati çeken şey, çıkış noktasının, savaş mağlubu bir devletin imzaladığı bir anlaşma olarak Mondros Mütarekesi'nin olmasıydı. Buna göre, Mondros Mütarekesi'nin imzalandığı andaki sınırlar esas alınmalıydı. Bu ilk başlarda belirsiz olan ulusal devletin sınırları (Hurewitz, 1983:497), -Büyük Taarruz'dan sonra Yunanlıların Ege'den atıldıkları düşünülürse- İstanbul, Trakya ve Mezopotamya konusunda sorunluydu. Bunlardan İstanbul ve Trakya sorunu, İngilizlerin büyük muhalefetine rağmen, 3-11 Ekim tarihlerinde İtilaf Devletleriyle Ankara hükümeti arasında yapılan mütareke görüşmeleri ile, bu bölgeler (Boğazların kontrolü Avrupalı büyük güçlerin elinde olması koşuluyla) Kemalist hükümete terk edilerek çözülecekti.

"Musul Sorunu" adıyla tarihe geçen Mezopotamya sorunu ise başından beri Kemalistlerin de net bir tavır koymadıkları bir sorundu. Yer yer Misak-ı Milli sınırları içinde görülen ve onsuz olunamayacağı ilan edilen Musul'un, bazen (petrol gelirlerine ortak olmak koşuluyla) İngilizlere bırakılabileceği yönünde sinyaller veriliyordu. İngilizler ise Mezopotamya ve petrolleri konusunda kesinlikle kararlıydılar: Ne pahasına olursa olsun, (zaten o anda kendilerince kurulmuş Irak hükümetinin toprakları içinde bulunan) Mezopotamya, Kemalist hükümete bırakılmayacaktı. Ne de olsa İngilizler savaş öncesi dönemde bölgede kendilerinin en büyük rakibi olan Almanları bertaraf etmiş ve Fransızlar ile belli bir anlaşmaya vararak petrol yataklarının kontrolünü eline geçirmişti.

Ancak o ana kadar, bölgedeki petrol savaşına çekimser tavırla katılan Amerika'nın, savaş sonrası dönemde, ("açık kapı" politikası adıyla) bölge petrollerinin sömürüsüne aktif katılım yönünde kesin tavır takınması, petrol savaşını İngiliz-Amerikan rekabetine çevirecekti.

MÜTAREKE YILLARINDA PETROL PAZARLIKLARI VE ANKARA HÜKÜMETİ

Birinci Dünya Savaşı sonrası yıllarda petrol savaşının merkezi hâlâ Avrupa metropolleriydi, ama Anadolu'da Kemalist hareket güçlendikçe Ankara da bu pazarlıklarda söz sahibi olmaya başlayacaktı:

> Türkiye'de, Mütarekeyi izleyen altı yıl boyunca, yaşanılan zamanın luzlı değişimleri ve belirsizlikleri ile hâlâ yürürlükte olan modası geçmiş maden yasası ciddi girişimleri önlüyordu. Avrupalı ya da Amerikalı bir jeoloğun (Omnium Company of Paris'in, 1921-1922'de Türkiye'yi dolaşan temsilcileri gibi) ilk bakışıyla unutulan "haklar," yerel iyimserler ve deşifre edilen eski ruhsatname-

ler tarafından ortaya çıkarıldı; bunlardan bazıları -Kiğı'da, Van'da, Erzurum'da ve başka yerlerde- Turkish Petroleum Company'ye sunuldu, fakat hiçbiri sürdürülmedi. Fuad Paşa'nın Van'daki "özel hak"larını, ya da Mısır'daki Hıdiv ailesinin Türkiye'nin pek çok yerindeki "özel hak"larını çekici hale getirme çabalarını ciddiye almak kolay değildi. Bir Türk-Belçika-Fransız grubu olan Société Turque de Produits Pétrolifères de ciddi sonuçlar elde etmedi. Lord Cowdray'in de içinde bulunduğu bir grubun Londra'da planladığı Türkiye'de imtiyaz elde etme girişimi de hiçbir sonuç vermedi; Türk devlet adamlarının Lozan'da yararlanmaya çalıştıkları "imtiyaz" vaatleri fısıltılarının da gerçeklik payı yoktu (Longrigg, 1968: 42-43).

Bölgedeki petrol için yapılan tüm gizli görüşmelere ve anlaşmalara en büyük tepki, bölge petrollerinde gözü olan ABD'den geldi. Zaten Paris'teki barış görüşmeleri sırasında Long-Berenger anlaşmasından haberdar olan Amerikalılar, hemen olayı kuşkuyla karşılayıp, 13 Mayıs 1919 tarihinde Paris'teki delegelerinden Leland Summers aracılığıyla, İngiliz komisyonunun ekonomi işlerinden sorumlu temsilcisi Sir H. Llewellyn Smith'e yazılı olarak başvurarak, İngilizlerden konuyla ilgili geniş bilgi istediler. Smith de görüşmelerin yürütüldüğünü kabul ederek, kesin bir anlaşmanın henüz imzalanmadığını bildirdi. Summers bunun üzerine görüşmelerde varılan anlaşma noktalarının ABD'yi bölgenin paylaşımı mücadelesinden dışlayıp dışlamadığını sorunca, Balfour bu konuda Amerika'ya teminat verdi. Zaten bu arada Lloyd George görüşmeler sonucunda varılan anlaşmayı kabul etmemiş; anlaşmaya onayını geri çekmişti. 25 Haziran 1919'da Summers'a, görüşmelerin durdurulduğu ve Amerika'nın, eğer bir teklifi varsa İngiliz Dışişleri ile ilişkiye geçmesi bildirildi (Shwadran, 1973:202).

Bu arada, Sevr Antlaşması sonucu, bir yandan Osmanlı İmparatorluğu, nüfuz alanlarına bölünerek İtilaf Devletleri arasında paylaşılırken, diğer yandan bölge petrollerinin kontrolü de İngilizlerle Fransızlara bırakılmıştı:

> Turkish Petroleum Company'nin orijinal imtiyaz iddialarının geçerliliği garantiliydi; çünkü 10 Ağustos 1920'de Türkler tarafından (protesto ederek de olsa) imzalanan Sevr Antlaşması, İtilaf Devletleri'nin uyruklarının Türkiye'den koparılan topraklardaki kazanılmış haklarını teyit ediyordu (Shwadran, 1973: 201).

ABD -genelde savaş sonrası düzenlemelere daha aktif bir şekilde müdahale etmek istediği için- Ortadoğu için verilen uluslararası rekabette, daha büyük bir rol oynamak istiyordu. Bunun bir yolu, bölgenin paylaşımı konusundaki devletlerarası pazarlıklara müdahale etmekti. Bunun için Amerikan yönetimi bölgeye iki ayrı araştırma heyeti gönderip (Harbord Kurulu ve King-Crane Komisyonu), öncelikle durumu yerinde inceleyerek ve sonra da Avrupa'nın metropollerinde yapılan gizli veya açık pazar-

lıkları izleyerek, dışlanmamaya çalışmaktaydı. Amerika'nın pazarlıklara katılmasının diğer bir yolu da, Amerikan girişimcilerinin imtiyaz alma mücadelesini, birini diğerine kesinlikle tercih etmeden desteklemekti:

> Savaş sırasında ve sonrasında Dışişleri Bakanlığı, yabancı ülkelerde imtiyazlar elde etmek için Amerikan finansıyla yakın işbirliği içinde çalışıyordu.
> (...)
> Dışişleri Bakanı Hughes şunu belirtti: "Büyük Savaşı izleyen dönemde Yakındoğu'daki Amerikan çıkarlarını yeterince korumak için, Dışişleri Bakanlığı temsilcilerini bu bölgede bulundurmuş ve 1919'dan itibaren bir deniz kuvvetini Yakındoğu sularında tutmuştur. Ekim 1922'ye kadar bu kuvvet, zaman zaman çeşitli botlarla birlikte üç ila dokuz destroyerden oluşuyordu. ... Bu gemiler, Yakındoğu'daki bütün Amerikalı gruplara ve Dışişleri Bakanlığı temsilcilerine hesaplanamaz hizmetlerde bulunmuştur" (Nearing & Freeman, 1966: 273, 271-272).

Savaş yıllarında ABD ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler zaten pek bir değişiklik göstermemişti. Amerikan işadamları ve misyonerleri Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki çalışmalarını aynı rahatlıkla sürdürüyorlardı (Hurewitz, 1983:496; Can, 1993:97-98). İki ülke arasında "savaş durumu" olmadığı gibi, Osmanlı Devleti ile hiçbir cephede doğrudan savaşmadığı için somut düşmanlık duyguları da yaşanmamıştı:

> [ABD,] Türkiye'ye savaş ilan etmemiş; Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarının paylaşılmasıyla ilgili görüşmelere katılmamış ve bu nedenle, Türkiye ile barış görüşmelerine de katılmamıştı. Yine de, Türkiye karşısında Müttefik zaferine maddi katkılarda bulunduğu için, zaferin meyvelerinde hakkı bulunduğunu ve Amerikalıların, manda altındaki toprakların ekonomik olanaklarının geliştirilmesinde öteki galiplerle eşit fırsata sahip olması gerektiğini düşünüyordu (Shwadran, 1973: 202).

Bu konuyla ilgili bir başka değerlendirmede ise şunlar söylenmektedir:

> Amerika'nın tarafsız olduğu dönemde Birleşik Devletler ile Türkiye'nin resmi ilişkileri, Birleşik Devletlerin Doğu Savaşında kesin tarafsızlığını sürdürme yönünde kararlı çabalarını da yansıtır. (...) İki ülke arasında savaş sırasındaki diplomatik ilişkiler yüzeyde düzgün ve olaysız olmaya devam etti. Mayıs 1916'da Türk ordusunun Amerikan misyonerlik binalarına el koymasıyla ilgili olarak Birleşik Devletler'in çok sert beyanları dışında, ilişkiler 1917 başlarında gerçekten samimileşmeye başladı (Evans, 1965: 27-28).

ABD, Birinci Dünya Savaşı'na çok sonradan (1917) katılmakla birlikte, savaşın İtilaf Devletleri lehine sonuçlanması konusunda birinci derecede rol oynadığına inanmaktaydı. Bu nedenle savaş sonrası düzenlemelerde de yer almak istiyor ve özellikle savaş sırasında sağladığı lojistik deste-

ği gerekçe göstererek her türlü paylaşımdan pay istiyordu. Tabii Mezopotamya petrolleri, bu paylaşımda en önemli konulardan birini oluşturuyordu (Shwadran, 1973:202-207):

> Amerika'nın Ortadoğu petrolüne ilgisi, Birleşik Devletler'de savaştan sonra ülkenin petrol kaynaklarının hızla tükenmesinden duyulan kaygının doğrudan sonucuydu. Savaş sırasında petrol tüketimindeki büyük artış, hükümetin dikkatini gelecekte işletilecek rezervlere yöneltmişti. Yapılan araştırmalar, Birleşik Devletler kıtasında cari tüketim oranlarıyla yirmi yıllık bir rezervin kaldığını gösterir gibi görünüyordu. Sonuç, gelecekte deniz aşırı kaynaklardan petrol arzına artan ilgi oldu ve 31 Mayıs 1919'da petrol bulunabilen bölgelerdeki bütün Amerikan konsolosluklarına, kendi bölgelerinde petrol üretimine Amerikan katılımı ihtimalleri, petrol kaynaklarının bugünkü kontrolü ve petrol geliştirme imkânları üzerine raporlar gönderme talimatı verildi (PRFRUS, 1919/I: 163-165. Ayrıca bkz. Evans, 1965:294).

Bu arada, Amerika'da savaş sonrası petrole olan ihtiyacın artması veya savaş sırasındaki önemi nedeniyle değerinin anlaşılması ve Amerika'da bir süre sonra petrol kaynaklarının tükeneceği yönündeki kaygılar büyük yankılara yol açıyordu.

> Petrolün etkileyici askeri ve sınai rolü Büyük Güçler arasındaki rekabeti keskinleştirdi ve onları gelecek vaat eden rezervler için yerküreyi taramaya teşvik etti. Birleşik Devletler, uzmanların Amerika'nın cömert petrol kaynaklarının birkaç yıl içinde tükeneceğini öngördükleri bir sırada bu rekabete girdi (De-Novo, 1963: 168-169).

Bu yıllarda ABD'de oldukça yaygın olan bu kaygılarla ilgili olarak, bir başka kaynakta şu bilgilere rastlıyoruz:

> Savaş sırasında Birleşik Devletler'den petrol akışının petrol kaynaklarını son sınırına kadar tüketmiş olduğuna ve yabancı petrol imtiyazları alınamadıkça, kısa süre içinde -yaklaşık yirmi yıl içinde- Birleşik Devletler'in ülkenin petrol gereksinmeleri için yabancıların (elbette Britanya kastediliyordu) insafına kalacağına dair çığlıklar yükseliyordu. 29 Temmuz 1919'da Senatör James D. Phelan, Senato'da hassas arz durumuna işaret eden bir konuşma yaptı; iddialarını, Federal Madencilik Bürosu'nun sağladığı istatistiki verilerle destekliyordu.
> (...)
> Washington'daki İngiliz Büyükelçisine gönderdiği 20 Aralık 1919 tarihli bir mektupta, Dışişleri Bakanı Lansing durumu şöyle özetliyordu: "En iyi teknik otoriteler, Birleşik Devletler'deki petrol üretiminin son sınırına kısa süre içinde ulaşılacağına ve rezervlerin, ölçülebilir bir dönem içinde tükeneceğine inanır gibi görünüyorlar. Muazzam iç tüketimi ve geçmişte önemli yabancı üretim alanlarına Amerikan sermayesi yatırımının nispeten az olması nedeniyle Birleşik Devletler'deki durum daha da ciddileşecektir."

(...) Bu ajitasyon günlük basınla sınırlı değildi; Van H. Manning'in "International Aspects of Petroleum Industry" başlıklı[15], David White'ın "Our Future Oil Supply" başlıklı[16] makaleleri de gösterdiği gibi, ciddi meslek dergilerinde de aynı çizgi izleniyordu, ya da bu çizgiyi formüle ediyorlardı. Amerikan endişelerini destekleyen ve Amerikalıların İngiliz politikasından duydukları kuşkuyu onaylayan bir İngilizin yazdığı ve daha sonra Amerikalılar tarafından sık sık anılan bir makale de şuydu: E. Mackay Edgar, "Britain's Hold on the World Oil."[17]

Tüm bunlar, Chester'ın Birinci Dünya Savaşı öncesi gerçekleştirmeye çalıştığı planı için ve bölge petrollerinde gözü olan büyük Amerikan şirketleri için oldukça uygun bir ortam yaratmıştı.

Amerika'nın gelişimine kapı açmaya çalışan birçok büyük şirket, büyük ölçüde Dışişleri Bakanlığı'nın desteğine dayanır duruma geldi. 1919'da Birleşik Devletler ile Büyük Britanya arasında sert bir anlaşmazlık patlak verdi ve ilişkilerini yıllarca ciddi biçimde zedeledi (DeNovo, 1963: 168).

Amerikan Dışişleri tarafından, konsolosluklara yollanan 16.8.1919 tarihli genelge ve petrol arayan firmalara destek talimatı, yeni dönemde Amerikan yönetiminin petrol konusunu ne kadar ciddiye aldığını göstermekteydi.

1902'den beri Amerikan elçileri Standard ve diğer Amerikan şirketlerinin çıkarları doğrultusunda yurtdışında faaliyet gösteriyordu ve Bakanlık İngiliz-Amerikan rekabeti kızıştıkça yurtdışındaki temsilcilerine zaman zaman bu alandaki görevlerini hatırlatıyordu. 16 Ağustos 1919'da Bakanlık Birleşik Devletler'in bütün diplomatik temsilcilerine ve elçiliklerine belirli talimatlar gönderdi: "Birleşik Devletler'in petrol imtiyazları ve hakları arayan güvenilir ve sorumluluk sahibi yurttaşına ve şirketine her türlü meşru desteği sunmak da görevinizdir. Ancak yurttaşların, Amerikan sermayesini mi yoksa yabancı sermayeyi mi temsil ettiğine dikkat edilmeli, merkezi Amerika'da bulunan ve Amerikan sermayesi tarafından kontrol edilen şirketleri, merkezi Birleşik Devlet-

---

15 Mining and Metallurgy, 1-10 Şubat 1920. Yazar, ABD Madencilik Bürosu'nun bir direktörüydü.

16 Engineering and Mining Journal, 951-955, 4 Haziran 1921.

17 Sperling's Journal, V, 38-39, 1919. İki hükümet arasında genel petrol politikası konusundaki yazışmalar için bkz. Foreign Relations (PRFRUS) 1919, I: 163-171; ve Foreing Relations (PRFRUS) 1920, I: 350-370 ve çeş.yer. Shwadran, 1973: sırasıyla 202 ve 212. Amerika'da petrol kaynaklarının tükenmek üzere olduğu hakkında bu çığırtkanlık ve abartılı tepkiler bir kampanyaya dönüşmüş ve genel kanı haline gelmişti. Bu durumun güzel bir özeti için bkz. Stivers, 1982:194-196 ve Haffmann, 1927:20-22.

ler'de bulunsa da, yabancı sermaye tarafından kontrol edilen şirketlerden ayırt etmeye özen gösterilmelidir" (Denny, 1930: 263).

Ortadoğu petrolleriyle ilgili rekabete Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde aktif olarak katılan Amerika, bu rekabette en büyük rakibinin, "orada yıllarca bir nüfuz alanına sahip olan" (Nearing & Freeman, 1966:69) İngiltere olacağını çok iyi biliyordu:

> Daha 1920 yılında, Amerikan hükümeti, İngiliz hükümetine gönderdiği bir muhtırada, Amerikan sermayesinin Mezopotamya petrol kaynaklarının işletilmesine katılma hakkından söz etmişti. Aşağı yukarı aynı tarihlerde, Amerika'nın ikinci büyük bankacılık kuruluşu olan Guaranty Trust Company of New York, İstanbul'da bir şube açarak Amerikan işadamları için Yakındoğu'daki ticaret ve iş imkânları konusunda bilgiler toplamaya başladı (Earle, 1972:361-2).

Bu iki ülkenin Ortadoğu'daki petrol mücadelesinde odak noktalarından birini Filistin, diğerini ise Mezopotamya oluşturuyordu. Savaş öncesi dönemde Filistin'deki girişimleri ile bölge petrolleri üzerinde hak sahibi konumuna gelen Standard Oil Company of New York (SOCONY) savaş sonrası dönemde bölgeyi işgal eden İngilizlerin kendilerinin çalışmalarını engellemeleri ve safdışı etme çabaları üzerine Mart 1919'da Amerikan Dışişleri'ne başvurarak sorunun çözümü için destek talep etmişti. Bu başvurusunda şirket, savaş öncesi dönemde genelde Ortadoğu'da petrol satışı konusundaki geniş örgütlenmelerini ve üretim konusundaki girişimlerini özetleyerek, 1913 yılından itibaren SOCONY'nin görevlendirdiği jeologların ve maden mühendislerinin sondaj çalışmalarını hızlandırdığını belirtiyordu (PRFRUS, 1919/II:250-251, 256. Bu konuda ayrıca bkz. DBFP, Series I-IV:501-503; DeNovo, 1963:169; Shwadran, 1965:295; Evans, 1965:295-296 ve Chester, 1983:220-221).

Savaşın patlak verdiği yıl, SOCONY, Filistin'de yedi ayrı bölge için petrol arama ve çıkarma imtiyazı almıştı ve altmışa yakın yer için de görüşmeler sürdürmekteydi:

> Bu tür imtiyazları savaş sırasında askıya alan 1914 tarihli bir Osmanlı kararnamesi, SOCONY'nin, 60 hak talebiyle ilgili yasal formaliteleri tamamlamasını yasaklıyordu. Osmanlı hükümeti, bütün madenlerin ruhsat sürelerinin barış imzalandıktan sonra bir yıl uzatılacağına ve şirket maden ruhsatlarını çevirinceye kadar öncelikli ruhsatlara tam koruma verileceğine dair SOCONY'ye teminat vermişti (PRFUS, 1919, II: 256-257).

Ancak savaş sırasında, Filistin İngiliz kontrolüne geçince, İngilizler SOCONY'nin çalışmalarına engel olmaya çalışarak sürekli zorluklar çıkarmaya başladı. Daha 1918 yazında İngilizler SOCONY şirketinin Kudüs

temsilcilerinden İsmail el-Hüseyni ile dostluk kurarak şirkete ait belgeleri ve haritaları ele geçirdiler. Daha sonra da İngiliz işgal kuvvetleri komutanı Arthur W. Money aracılığıyla, SOCONY'nin bölgedeki eski temsilcilerinden William Yale'den bilgi almaya çalıştılar, ama başaramadılar. Bu gelişmelerden haberdar olan Amerikalılar İngilizlerin kendilerini bölgede safdışı bırakmak için ne kadar kararlı olduğunu görmekteydiler (DeNovo, 1963:169).

Ortadoğu'da, Amerikalılar ile İngilizler arasındaki petrol savaşında diğer önemli bölge de Anadolu ve özellikle Mezopotamya idi. Filistin'in savaştan sonra İngilizlerin kontrolüne geçişi kesinleşmişken Anadolu ve Mezopotamya'nın kontrolü -Musul İngiliz işgali altında olmakla beraber- tüm Avrupalı güçler arasındaki ve (Amerika ve Türk milliyetçilerinin giderek artan katılımıyla) uluslararası arenadaki en belirsiz konulardan birini oluşturuyordu. Bu durum Birinci Dünya Savaşı'nın henüz sonuçlanmadığının bir göstergesi sayılabilirdi. Çünkü savaş sonrasında yapılmak istenen düzenlemeler hayata geçirilemiyor; üstelik Anadolu'da ortaya çıkan Kemalist hareketin gittikçe artan bir güçle Avrupalı güçlerin karşısına dikilmesi bir anlamda savaşın bitmediği anlamına geliyordu.

İngilizlerin, savaşın hemen ardından, kendi işgallerindeki Musul bölgesinde petrol arama ve çıkarma işlemlerine başlaması Amerikan Dışişleri'ni rahatsız etmekteydi:

> 1918 güzünde muzaffer İngiliz birlikleri hem Musul'u hem Bağdat'ı aldı ve Amerikan hükümeti oldukça rahatsız oldu. İngilizlerin boru hatları ve rafineri tesisleri inşa etmek, kuyuları işletmek ve petrol aramak için askeri zorunluluk bahanesini kullanmasından yakınıyordu (Chester, 1983:219).

Nitekim ABD'nin Londra'daki büyükelçisi Davis, 6 Ekim'de İngiliz Dışişleri ile görüştüğünde de, aynı yönde bilgiler almıştı. Bu görüşmede İngiliz yetkililer, Davis'e bölgedeki imtiyaz sahibi şirketlerin faaliyetlerini durdurmalarının tamamen bölgedeki belirsiz statükodan kaynaklandığını ve kendilerinin sadece acil askeri ihtiyaçlar için Mezopotamya'da belli yerlerde petrol çıkarma çalışmalarının sürdüğünü bildirdiler.

> Shell temsilcisine inceleme yapma izni verilmesinde kayıtsızlık olmuş olabilir; fakat üst düzey yetkililer bunu fark edince, temsilcinin ülkeyi terk etmesini istediler (PRFRUS, 1919/II: 257).

Amerikan yönetimi İngilizlerin bu açıklamalarından tatmin olmayınca, iki ülke dışişlerinin konu üzerindeki tartışmaları, birbirlerini suçlamalarıyla uzun süre devam etti (PRFRUS, 1919/II:250-261 ve DBFR, Series I, IV:541-542).

Anadolu ve Mezopotamya'nın paylaşımı üzerine yapılan anlaşmalardan en çok gürültü koparanlardan biri de, Long-Berenger Anlaşması sonrası yapılan görüşmelerin devamı olarak (Longrigg, 1968:44 ve Hoffmann, 1927:91) 1920 baharında İtalya'nın San Remo şehrinde gerçekleştirilen görüşmeler sonucu, 24 Nisan 1920'de Sir John Cadman ve M. Philippe Berthelot arasında imzalanan anlaşmaydı.[18] Bu görüşmeler sırasında İngilizlerle Fransızlar arasında bir de petrol anlaşması imzalandı. Bu anlaşma aracılığıyla Fransa Mezopotamya petrolleri üzerinde pay sahibi oluyor, bunun karşılığında Mezopotamya petrollerini bıraktıkları İngilizlerin kendi kontrollerindeki Suriye toprakları üzerinden Akdeniz'e bir boru hattı ve bir liman inşa etmesine izin veriyordu (DeNovo, 1963:176; Chester, 1983:222; Sachar, 1969:279; Hoffmann, 1927:97-98 ve Earle, 1924-PSQ:273-274).

Anlaşmanın Mezopotamya ile ilgili maddesi şöyleydi:

> İngiliz hükümeti, Majesteleri hükümetinin Mezopotamya petrol alanlarından çıkarabileceği net ham petrolün yüzde yirmi beşini cari piyasa bedelleriyle Fransız hükümetine ya da onun atadığına vermeyi taahhüt eder, İngiliz hükümeti söz konusu şirketin yüzde yirmi beş hissesini, öteki şirket ortaklarının ödediğinden fazla olmayan bir fiyatla Fransız hükümetinin emrine verecektir. Söz konusu petrol şirketinin sürekli İngiliz denetiminde olacağı kabul edilir.[19]

Bölge petrollerinin paylaşımı konusunda da bir anlaşmaya varılmıştı:

> Almanların yüzde 25'lik payı Fransa'ya verilirken, İngilizler yüzde 75'ine sahip oldular (zira bu arada Royal Dutch-Shell ortaklığı, niyetleri ve amaçlarıyla bir İngiliz ortaklığı olmuştu) (Shwadran, 1973: 201).

Bu konuda daha fazla bilgiyi bir başka kaynakta bulmak mümkün:

> Alman hisselerinin Fransızlara devri, Deterding'in kafasında, Shell topluluğunun ağırlıkta olacağı bir Fransız anonim şirketinin kurulması koşuluna bağlıydı. Bu amaçla, Fransa'daki Shell topluluğu ile Union Parisienne arasında Société Française pour l'Exploitation du Pétrole kuruldu; fakat bir hükümet değişikliğiyle bu şirket bir tarafa bırakılıp, 1923'te sadece Fransız toplulukların temsilcisi olacak başka bir şirket kuruldu. İlk temel görevi Turkish Petroleum'un hisselerini ele geçirmek olan bu şirket (Compagnie Française des Pétroles) M. Ernest Mercier tarafından örgütlendi ve son şeklini 1931'de aldı; bu tarihten itibaren Fransız hükümeti, hisselerin yüzde 35'ine, fakat özel bir düzenlemeyle oy hakkının yüzde 40'ına sahip oldu (Longrigg, 1968: 44-45).

---

18 Bu anlaşmanın tam metni ve Amerika'daki yankıları için bkz. CH, 1922-1:653-655.

19 Shwadran, 1973:201. Anlaşmanın Mezopotamya ile ilgili maddelerinin Almancası için bkz. Hoffmann, 1927:98.

Bu anlaşma, Amerikan kamuoyunda büyük tepkilere neden oldu:

> 1920'nin sonlarında, Amerikan basınında İngiliz karşıtı birçok yazı çıktı. (...) Beklenebileceği gibi, saldırının ana odağı San Remo anlaşmasıydı (Chester, 1983: 222).

Ancak bu, Amerikan Dışişleri için pek sürpriz olmamıştı. Çünkü, iki ülke arasındaki petrol pazarlıkları ABD'nin Londra elçisi Davis tarafından düzenli olarak takip edilmekte ve gelişmeler Dışişlerine bildirilmekteydi (DeNovo, 1963:176). Nitekim Amerikan Dişişleri, anlaşmanın temel maddelerini 3 Mayıs 1920'de ve tam metnini 7 Mayıs 1920'de bölgedeki yetkililerinden aldı. Zaten Standard Oil of New Jersey şefi A. C. Bedford, San Remo'daki delegelerden birinden bu metni önceden illegal olarak edinmiş ve Amerikan Dışişleri'ne iletmişti (PRFRUS, 1920-II:655-658 ve Evans, 1965:298). Amerikan Dışişleri bu gelişmeyi tamamen kendilerinin bölgeden dışlanması çabası olarak görmekteydi. Nitekim Paris büyükelçisi Hugh Wallace konuyla ilgili olarak merkeze şu değerlendirmeyi göndermekteydi:

> İngiliz-Fransız bileşimi, Amerikan şirketlerini Yakındoğu'nun yeni petrol alanlarından uzak tutmaya ve Küçük Asya'daki bütün petrol çıkarlarını eşit bölüşmek üzere Fransa ile İngiltere arasındaki rekabete son vermeye kararlıydı (DeNovo, 1963: 177).

Amerika'da bu anlaşmadan çoktan haberdar olunmasına rağmen İngilizler bunu temmuz sonlarına kadar resmen ilan etmeyerek gizli tutmaya çalıştılar. Resmen ilan ettikten sonra Amerikan kamuoyunda büyük bir tepkiyle karşılaştılar. Amerikan Dişişleri ise olayı öğrenir öğrenmez karşı girişimleri başlatmıştı. Nitekim, Amerikan hükümeti daha 12 Mayıs 1920 tarihinde Londra büyükelçisinin aracılığıyla verdiği Dışişleri notası ile San Remo'daki pazarlıkların ve bu anlaşmayla kurulmak istenen manda sistemine göre yapılacak paylaşımın 1919 Paris Anlaşması'na aykırı olduğunu ilan etti. Ayrıca bölgenin paylaşımı veya bölgedeki imtiyazlar konusundaki her türlü görüşmeye taraf olarak dahil edilmeyi de talep ediyordu (PRFRUS, 1920-II:651-655. Ayrıca bkz. Shwadran, 1973:202-203; DeNovo, 1963:177; Evans, 1965:298-299 ve Hoffmann, 1927:107).

İngiliz Dışişleri bu notayı cevaplamayı geciktirdi. Bu arada bölgeden gelen haberler de İngilizlerin aynı politikalarını sürdürdüğünü göstermekteydi. Bunlardan biri ABD'nin Bağdat konsolosu Heizer'in raporuydu. Heizer İngilizlerin genelde Amerikalıları safdışı etme politikalarını anlattıktan sonra, SOCONY şirketinin jeologlarının bölgede araştırma yapmalarının engellenerek, Bağdat'ta bekletildiğini, İngiliz Shell şirketinin je-

ologlarının Musul yöresinde araştırmalarını tamamladıklarını ve Anglo-Persian şirketine ait jeologların bunun için izin aldıklarını bildirmektedir. İstanbul'dan Bristol'ün mesajları da bu görüşleri desteklemekteydi. Yine Washington'da Teagle da İngiliz büyükelçiyle yaptığı görüşmeden aynı izlenimi edinmişti (DeNovo, 1963:178).

Bütün bunlar, Amerikalı yetkililerin daha çok endişe duymasına neden oldu. Daha önce verilen birinci nota cevapsız kaldığı halde, 28 Temmuz 1920 tarihinde bir nota daha verilerek İngiliz politikası protesto edildi. Yine ABD'nin Londra büyükelçisi John D. Davis aracılığıyla verilen bu notada Amerikan hükümetinin, İngilizlerin bölgenin paylaşımı konusundaki Amerikalıları dışlama tavrından rahatsızlığı dile getirilerek, "zafer ganimetlerinden pay" istenmekteydi. Ayrıca TPC'nin savaş öncesi imtiyazlarının geçerli olmadığı yönündeki Amerikan tavrı yinelenmekteydi (PRFRUS, 1920-II:658-659. Ayrıca bkz. Shwadran, 1973:203 ve Evans, 1965:299-300).

Amerikalıları daha fazla oyalayamayacağını anlayan İngiliz hükümetinin, bundan iki hafta sonra, 9 Ağustos 1920'de (Curzon aracılığıyla) yolladığı acele cevabında, diplomatik bir dille bu iddialar reddedilmekteydi. Ayrıca genelde ABD'nin dünya petrol üretimi üzerindeki hâkimiyetinin yanında (% 70 kendi topraklarında, % 12 dışarıda), İngilizlerin payının küçüklüğüne değinerek (toplam % 4,5) ABD'yi dünyanın diğer bölgelerinde de açık kapı politikalarına dikkat etmeye çağırıyordu. Bu arada Amerika'nın genelde savaş öncesi imtiyazların geçerliliğini savunduğunu hatırlatarak, Turkish Petroleum Company'nin 1914 imtiyazı nedeniyle bölge petrollerinin bu şirkete ait olduğu savunuluyordu.[20]

Amerikan Dışişleri, Curzon'a cevap hazırlamakta zorlandığından olsa gerek, üç ay boyunca toplantılar yapılarak karşı tavır geliştirilmeye çalışıldı. Ancak Milletler Cemiyeti'nde İngilizlerin kendi planlarını onaylatmaları ihtimali karşısında ellerini çabuk tutmak gerektiği konusunda Dışişleri Bakanı Bainbridge Colby bizzat 19 Kasım'da Başkan Wilson'a başvurunca, yetkililer, İngilizlerin Mezopotamya'da manda sistemi ile bölgede hâkimiyet kurma planlarına karşı girişimleri hızlandırdılar. Colby 20 Kasım 1920 tarihinde İngiltere büyükelçisi aracılığıyla Curzon'a verdiği cevapta (Shwadran, 1973:203-204) ABD'nin savaş sırasındaki katkıları ol-

---

20 PRFRUS, 1920-II:663-668. Ayrıca bkz. Evans, 1965:300-301, DeNovo, 1963:179 ve Shwadran, 1973:203. Savaş sonrası dönemde bölge petrolleri için verilen savaşta en önemli tartışma konularından biri de TPC'nin bu 1914 imtiyazı olurken, bu arada TPC içindeki Alman payı Fransızlara devredilerek yeniden düzenlenmişti. Bkz. Altıncı Bölüm.

masaydı İngilizlerin bölgede böyle bir hâkimiyet kuramayacağını ve bunun unutulmamasını istiyordu. İngilizlerin 1914 imtiyazının kabulü için ise, prensip olarak eski imtiyazların ve hakların geçerliliği tezlerini inkâr etmeyerek, bu imtiyazın yasal olup olmadığını tartışmaktaydı. Bu tavır daha sonraki yıllarda da ABD'nin bu konudaki genel tavrı olacaktı.

Bu arada tartışmalar Milletler Cemiyeti'ne taşınmış ve Cemiyet görevlileri, yazışmaları taraflardan isteyerek konuyu ele almaya karar vermişti. 28 Şubat 1921'de ise Lord Curzon, Amerikan Dışişleri Bakanı'nın notasını cevapladı. Bu notada Curzon, 28 Haziran 1914 tarihli TPC'nin imtiyazından söz ederken, bunları Amerikan SOCONY şirketinin savaş öncesi dönemde elde ettiği Filistin'deki imtiyazlarla karşılaştırarak, onlar kadar geçerli olduğunu belirtiyordu (PRFRUS, 1921-II:80-84 ve Evans, 1965:304). Daha sonraki aylarda süren yazışmalarda (PRFRUS, 1921-II:106-110) iki ülke arasındaki anlaşmazlık ortadan kalkmadığı gibi, sonbahar aylarından itibaren 1914 imtiyazı en çok tartışılan konu oldu (Evans, 1965:305 ve Earle, 1924-PSQ:274). Bu tartışmalardan bir sonuç çıkmayınca Amerika, meselenin, tayin edilecek bir hakem mahkeme tarafından halledilmesini önerdi, ama İngiltere buna yanaşmadı.

Oysa, bu arada, 20 Aralık 1920'de İngilizler ile Fransızlar arasında ("San Remo anlaşmasını güçlendirmek için") bir gizli anlaşma imzalanarak, bölgenin paylaşımı konusundaki pazarlıklar tamamlanmıştı.[21] Ancak Amerikalıların bölgenin yeraltı kaynaklarının İngiltere ve Fransa ortaklığında bir tekelin kontrolüne verilmesine karşı yürüttüğü sert muhalefet etkili olmaktaydı. Bu muhalefet sonucu, daha sonra İngiltere bölgede Amerikan çıkarlarını tamamen göz ardı edemeyeceğini anlayarak 1921 sonlarından itibaren bazı ekonomik imtiyazlar verme konusunda ABD'yle pazarlıklara başladı.

> Her durumda, Turkish Petroleum Company'nin imtiyazlarının geçersiz olduğu itirazına kafa yormak yerine ve Mezopotamya petrolünün Arap devletinin doğal kaynaklarından biri olarak korunması gerektiği önerisini değerlendirmek yerine, İngiliz devlet adamları Amerikan şirketlerine Turkish Petroleum Company'de bir pay teklif ederek Amerikan protestolarını yumuşatmaya çalıştılar. Örneğin 1921'in sonbaharında ve 1922'nin kışında ve baharında, o sırada Anglo-Persian Company'nin teknik danışmanı olan Sir John Cadman Birleşik Devletler'deydi ve İngiliz rakipleriyle işler bir anlaşma yapmaya bakan Amerikan petrol şirketleriyle görüşmelerde bulunuyordu. Bu görüşmeler, görünüşe göre Büyükelçi Harvey'in aktif işbirliğiyle 1922'nin yazında ve sonbaharında Londra'da sürdürüldü (Earle, 1924 - PSQ: 275).

---

21 Woodhouse'un CH, 1922-1:655-657'deki makalesinden.

İngiltere'nin ABD'den istediği, manda sistemini onaylamasıydı. Nitekim, bu sistem, daha Milletler Cemiyeti'nde karara bağlanmadan, pratikte yaşama geçirilmeye başlanmıştı bile:

> İngilizler, 1921 Ağustosunda bir Arap şeyhinin (Faysal) başa geçirilmesinden sonra Irak adı verilen Mezopotamya'da bir manda olmadan işi idare etmekteydi. Yeni krallık İngiliz egemenliğinde kaldı. 1922'de İngilizler, Aralık 1920'de Milletler Cemiyeti Konseyi'ne sunulan mandalık taslağı için Cemiyet'in onayını alma düşüncesinden vazgeçti. Bununla birlikte, İngilizlerin Irak ile ilişkileri 10 Ekim 1922 tarihli İngiltere-Irak anlaşmasına göre düzenleniyordu. Milletler Cemiyeti Konseyi, 27 Eylül 1924'te bu anlaşmanın değişik bir biçimini kabul etti. İngiltere-Irak ilişkileri, ondan sonra hukuksal olarak mandacılık temeline oturdu, ya da Milletler Cemiyeti'nin gözetimi altına girdi (DeNovo, 1963:183-184, dn. 37. Ayrıca bkz. Howard, 1931:322, 327-328).

Özetleyecek olursak, bir yandan iki devletin (ABD ve İngiltere) kendi aralarındaki diplomatik görüşme ve yazışmalar sürüyordu (DeNovo, 1963:176-184; Shwadran, 1973:202-207; Hoffmann, 1927:107-108 ve PRFRUS, 1920-II:651-673), diğer yandan da Musul'u da içine alan Misak-ı Milli için mücadele veren Kemalist hareket, daha da güçlenerek ve Batı karşısında meşruluğunu daha çok ispatlayarak görüşmelerde taraflardan biri haline geliyordu. İngiltere ise savaş sırasında, tüm bu tartışmaların odak noktasını oluşturan Mezopotamya'yı önce işgal ediyor, daha sonra yasal düzenlemelerle kalıcı olarak kendi denetimine alıyordu.[22] Böylece, tüm bu pazarlıklarda, yeni Irak devleti de taraflardan birini oluşturuyordu artık.

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra, çok ilginç bir gelişme de petrol şirketlerinin kendi aralarında başlattıkları paylaşım pazarlığı görüşmeleriydi.

> Amerikan diplomasisinin ulaşamadığı hedeflere başka araçlarla ulaşılmaya çalışılıyordu. Amerikan petrol şirketleri, eğer mümkünse Turkish Petroleum Company'yi meydana getiren organizasyonlarla ticari bir anlaşma yapmak için örgütlenmişti. Dışişleri Bakanlığı, plana içtenlikle destek verdi (DeNovo, 1963: 184).

1921 yılında Jersey Standard'ın önderliğinde bir araya gelen bu şirketler, kendi Dışişleri'nden olumlu sinyaller alınca (Wilson, 1971:190), TPC ile işbirliğinin yollarını aradı. Bu arayışlar ilk anda bazı TPC ortaklarınca kuşku ve çekince ile karşılandı:

> Anglo-Persian, Royal Dutch-Shell ve Mezopotamya'da faaliyet yürüten Fransız petrol girişimcileri ABD katılımına şiddetle karşı çıkmalarına rağmen, Ame-

---

22 Musul'un işgal süreci için bkz. Öke, 1987.

rikan petrol firmaları sözcü olarak K. Gülbenkyan'ı seçtiler. Gülbenkyan, İngiliz Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Sir William Tyrell'e bu firmaların ABD petrol girişimcilerini faaliyetlerine ortak etmelerinin, petrol imtiyazları için onlarla rekabet etmelerinden ve böylece Mezopotamya'daki hâkim konumlarını tehlikeye sokmalarından daha tercih edilir olduğu tavsiyesinde bulundu (Chester, 1983: 222).

Amerikan yönetiminin, başından beri Amerikan şirketlerine verdiği bu destek, Wilson'dan sonra başkan seçilen (1921) Harding'in yönetimi tarafından daha da arttırıldı. Hem Dışişleri Bakanı Hughes, hem de (asıl mesleği maden mühendisliği olan) Ticaret Bakanı Herbert C. Hoover petrol sorununa birinci derecede önem vermekteydiler. Bu nedenle Amerikan petrol sanayiine bir düzen vermeye çalışırlarken, bir yandan da Amerikan yönetimi, Amerikan şirketlerinin uluslararası arenada güçlerini birleştirmeleri için çaba harcamaktaydı. Bu yöndeki girişimlerden biri de Mezopotamya'daki petrollerle ilgilenen şirketlerin bir konsorsiyum kurmalarını sağlama şeklinde oldu (DeNovo, 1963:184).

Amerikan yönetiminin tüm bu kararlı girişimleri ve tavrı karşısında İngilizler de bir işbirliğinin kaçınılmazlığını anlamış ve çözüm olarak Amerikan şirketlerine TPC içinde pay verilebileceğini dile getirmeye başlamışlardı.

Bu arada Ticaret Bakanı Hoover, Amerikan petrol şirketlerini bir araya getirme girişimlerinin başını çekmeye başladı. 22 Nisan 1921 tarihinde Dışişleri Bakanı ile bir araya gelerek yaptıkları görüşmeden çıkan karar, 16 Mayıs 1921 tarihinde bir petrol konferansının toplanması yönündeydi. Bu konferansta, Hoover, petrol şirketlerinden, Mezopotamya'nın kapıları kendilerine açıldığında işbirliği içinde hareket edeceklerini konusunda hükümete garanti vermelerini istedi. Bu talebe ilk olumlu yanıt bir hafta sonra yazılı olarak, daha önce Paris barış görüşmeleri boyunca bölgedeki petrol savaşını ve İngiliz-Fransız görüşmelerini yakından takip eden (Shwadran, 1973:204) SOCONY şirketi başkanı A. C. Bedford'dan geldi. Daha sonraki beş ay içerisinde yedi büyük şirket aynı amaç için bir araya geldi. Yapılan görüşmeler sonucunda, 3 Kasım 1921 tarihinde, W. C. Teagle, Standard of New Jersey, SOCONY, Sinclair, Texas, Gulf, Mexican ve Atlantic şirketlerinin bölgede ortak girişim kararı aldığını Dışişleri'ne bildiriyordu. Böylece Amerikan yönetimi ilk önce içerideki birliği sağlamış oluyordu. Şirketler ve hükümet kendisini, İngilizlerle pazarlıklara hazır hissetmekteydi şimdi. Nitekim Anglo-Persian yöneticilerinden Sir John Cadman, pazarlık koşulları ve işbirliği görüşmeleri için Amerika'ya bekleniyordu. Cadman daha önce, American Petroleum Institute başkanı

Manning'e Amerikan ve İngiliz petrol şirketlerinin, Mezopotamya petrolleri konusunda ortaklık kurmalarından yana olduğunu söylemişti (DeNovo, 1963:187-188; Shwadran, 1973:205, 213; Chester, 1983:222).

Bunun üzerine SOCONY'den C. F. Meyer, 21 Kasım 1921 tarihinde, Amerika'nın Mezopotamya petrollerinden Fransa gibi % 25 pay alması ve iki ülke çıkar çevrelerinin ortaklığı konusunda hükümetin tavrını sormaktaydı. Bunun üzerine, -bu arada 12 Kasım 1921 ve 4 Şubat 1922 tarihleri arasında yapılan ve petrol anlaşması görüşmelerine dönüşen, (Hoffmann, 1927:118-119)- Washington Konferansı'na katılan, Dışişleri Bakanlığı dış ticaret müşavirlerinden C. Millspaugh, hükümetin bu konuda iki prensibini hatırlatıyordu: Bölgede tüm şirketler için fırsat eşitliği ve TPC'nin sahip olduğunu iddia ettiği, eskiden alınmış imtiyazlarını reddetmek. Anlaşılan, iki ülkenin iş çevreleri işbirliği konusunda hükümetlerden daha hevesliydiler. Ancak birinci prensip kendilerini rahatsız etmiş olacak ki, bu "serbest ticaret" taraftarı tekelci şirketler hemen buna karşı çıktılar. C. F. Meyer bunun Japonya'ya, İtalya'ya, Fransa'ya ve diğer ülke şirketlerine kapıyı açmak anlamına geleceğini söylüyordu! İkinci maddeye gelince, bunun TPC'nin yeni kurulmuş Irak hükümetinden yeni bir imtiyaz almasından sonra mümkün olabileceğini belirtiyordu. Bunun üzerine Millspaugh, hükümetin şirketlere herhangi bir şeyi dayatmayacağını ve iki ülke şirketleri arasındaki işbirliği girişimlerini destekleyeceğini söyledi (DeNovo, 1963:187-188).

22 Kasım 1921 tarihinde Standard Oil Co. of New Jersey başkanı W. C. Teagle'a yolladığı bir yazıda, Amerikan Dışişleri Bakanı Charles Evans Hughes şöyle demekteydi.

> Amerikan petrol şirketlerinin, bölgede sunulması beklenen fırsatlardan hemen yararlanmaya hazır olduklarını ve dolayısıyla şirketinizin konumu ve planlarıyla ilgili nazik ve zamanında ifadeniz bütünüyle takdir edildiğini bilmek faydalıdır (Shwadran, 1973: 213. Ayrıca bkz. *age*: 204, PRFRUS, 1921/II: 87-88 ve DeNovo, 1963:187-188).

Ancak Washington Konferansı'nda, İngilizlerle Amerikalılar arasında İran petrolleri üzerine anlaşmaya varılmasına rağmen, Mezopotamya petrolleri üzerinde bir anlaşmaya varılamamıştı:

> Mezopotamya konusunda görüş birliği sağlanamadı.
> Sir John Cadman bu can alıcı sorunun çözümü için büyük gayret göstermişti. San Remo petrol anlaşmasını temel alarak yeni bir paylaşım modeli kabul ettirmek istiyordu. Buna göre Turkish Petroleum Company'de ortak bir hisse paylaşımı için Anglo-Persian % 10, Shell grubu ve Fransız tarafı ise her biri % 5 ol-

mak üzere hisselerinden vazgeçmeli, açıkta kalan % 20 hisse Standard'a devredilmeliydi (Hoffman, 1927: 119).

Cadman'ın bu öncrisi Amerikan Grubunun % 25 pay talebi ve Amerikan hükümetinin TPC'nin savaş öncesi aldığını iddia ettiği imtiyazı kabul etmemesi nedeniyle reddedilmişti.

Ancak yine de bu konferanstan sonra, İngiltere'den gelen işbirliği eğilimli gelişmelere dair haberler daha da arttı. Bunun en güzel örneği, 1920 yılında iki ülkenin şirketleri arasındaki işbirliği görüşmelerinde, İngiltere'nin dünya petrol üretiminin sadece % 4'ünc sahip olduğunu söyleyerek, bölgede İngiliz şirketlerinin mevcut imtiyazlarını kullanarak bölge petrolleri üzerinde tekel kurmasından yana olan (Chester, 1983:223) Sir John Cadman'ın 1922 başında Amerikan şirketleriyle işbirliği görüşmeleri için Amerika'ya gitmesi oldu. İngiltere'deki bu iyimser hava, Cadman'ın Amerika'ya yaptığı resmi olmayan ziyaret sırasında somut önerilere dönüştü: 16 Ocak 1922 tarihinde Millspaugh'la yaptığı görüşmede Cadman, Mezopotamya petrolleri sorununun ancak iki ülkenin ortak girişimleri ile hallolabileceğini söyleyerek, Amerikan sermayesinin mühendislik deneyiminin (birikiminin) bölge petrollerinin çıkarılıp işlenmesi için önemine değiniyordu. Cadman, aynı tavrı diğer görüşmelerinde de sergiledi. İngiliz hükümetinin iyi niyet göstcrisi, bölgede sürmekte olan SOCONY jeologlarına yönelik Filistin'de araştırmalar yapma yasağını kaldırmakla doruğuna ulaşmıştı. Bu arada Washington'da toplanan Denizcilik Konferansı'nda da aynı işbirliği havası esince, Amerikan hükümetinin İngiltere'nin iyi niyetiyle ilgili bir kuşkusu kalmamıştı. Aynı anda Amerikan petrol şirketleri de Londra'ya bir temsilci yollayarak İngiliz şirketleriyle nihai bir anlaşmaya varmak için görüşmeler başlatmıştı. ABD'nin Londra büyükelçisi, görüşmeleri (katılmadan) yakından takip etmesi yönünde merkezden direktif almıştı.[23] Konuyla ilgili bir başka kaynakta ise şu ek bilgilere yer veriliyor:

> Sömürge Bakanı Winston Churchill (...) sırf Turkish Petroleum Company imtiyazının yasallığının hakemliğe tabi olacağından kuşkulandığı için Amerikan tavrından yanaydı. Şubat 1922'de Dışişleri Bakanı Curzon'a gönderdiği bir mektupta Churchill, "Amerikalılar Irak petrolüne katılmaktan dışlandıkları" sürece, "Ortadoğu'da çektiğimiz güçlüklerin sonu gelmeyecektir" diyordu. "ABD'nin petrol grupları tatmin edildiğinde," diye devam ediyordu, "mandaları Milletler Cemiyeti'ne onaylatmak ve devrimci Türkiye'deki koşulları stabilize etmek kolay olacaktır" (Chester, 1983: 223).

---

23 Evans, 1965:306; DeNova, 1963:189 ve PRFRUS, 1922-II:337-339. İki ülkenin petrol tekelleri arasındaki bu yakınlaşma serüveninin devamı için bkz. Sekizinci Bölüm.

Bu iyimser havaya rağmen, konuyla ilgili kesin ve nihai bir çözüm henüz bulunamamıştı. İngiltere -en azından askeri anlamda- bölgede en güçlü konumdaydı ve bu konumunu elden bırakmaya niyetli değildi. Bu nedenle, iki ülkenin şirketleri, ancak -İngiltere'nin kontrolündeki- TPC'nin paylarının yeniden dağılımı yoluyla ortaklığı mümkün görmekteydiler. Nitekim bazı Amerikan şirketleri temsilcileri TPC ile başarılı görüşmeler yaparak, kendi hükümetlerinin de bu konuda onayını almaya çalışmaktaydılar. Ancak hükümet yetkilileri, hâlâ, fırsat eşitliği ve TPC'nin savaş öncesi haklarının geçersizliği konusundaki tavırlarında ısrarlıydılar. Yine de bu şirketlerin temsilcileri arasında yürütülen işbirliği görüşmelerine tam destek vermekteydiler. Aslında hükümetin istediği tek şey, bir yandan Chester Projesi aracılığıyla bölge petrolleri üzerindeki olası haklardan tamamen vazgeçmemek; diğer yandan da ABD'nin büyük petrol tekellerinin bu tür girişimlerine destek vererek ikinci bir kapıyı da açık tutmaktı. Çünkü Irak'ın konumu henüz belli değildi. Üstelik 1922 yılından itibaren tüm dünya tarafından muhatap alınmaya başlanan Kemalist hükümet, Musul ve Kerkük'ten vazgeçmeye pek niyetli görünmüyordu. Nitekim, önce Amerika'daki girişimleriyle hükümet yetkililerinin desteğini almaya çalışan Chester, bölgeye giderek Kemalist hükümet yetkilileriyle görüşmelere başlamak istiyordu. Ama Amerikan hükümetinin Kemalistleri meşru görmeleri öyle kolay olmadı. İlk başlarda oldukça şüpheyle ve hatta olumsuz bir gözle baktıkları (Hurewitz, 1983:501) bu harekete karşı tavırları, onları tanıdıkça (Batı paradigması içinde kalma güvencesi aldıkları veya bu niyeti fark ettikleri oranda, ama yine de Bolşevik etkisi dikkate alınarak, temkini elden bırakmadan) değişmekteydi.[24] Nitekim, ilk başlarda yaklaşma tavrı Amerikalılardan değil, Kemalistlerden geldi.

1919'da bölgeye yollanan ve Sivas Kongresi sırasında Mustafa Kemal'le kısa bir görüşme yapan Harbord Kurulu, daha çok Ermeni Mandası için inceleme amacıyla bölgeye yollanmıştı (Akgün, 1981:63-132; Hurewitz, 1983:497; Sonyel, 1973:159-160; Can, 1993:114-148). Yine 1919 yılında bölgeye yollanan King-Crane Komisyonu ise "Arap illeriyle ilgili olarak güdüm sorununu incelemek maksadıyla Amerikan Cumhurbaşkanı tarafından görevlendirilmişti" (Sonyel, 1973:125). Kemalistler, (Mustafa Kemal'in deyişiyle) "gerek tesadüfen ve gerekse Anadolu ahvalini tetkik için memuren gelen muhtelif milletlere mensup ecnebilerden birçoklarıyla temas" ederek, Batı'ya kendi davalarını anlatmaya çalışıyorlardı. Gelen bu "ecnebilerin" en çok görüşmek istediği kişi olan Mustafa Kemal, bu görüşmelerle ilgili olarak, 11.10.1919'da *Yenigün*'de yayımla-

---

24 "Amerikan Basınında Kurtuluş Savaşı" konulu yayımlanmamış çalışmamda bunu göstermeye çalıştım.

nan röportajında şunları söylemektedir: Gelen ecnebiler bu görüşmeler sonucu, "... amal-i miliyemizin meşruiyeti ile teşkilatımızın nezahat-i maneviyesi hakkında mensup oldukları memleketler efkâr-ı umumiyesine mükerreren raporlar yazmaktan hâli kalmadılar. Bu suretle bugün Avrupa ve Amerika'da hakikatin inkişafa başladığını görmekle memnun oluyoruz" (Her iki alıntı için kaynak: Sarı, 1981:45).

Bu konuda Amerikan belgelerine dayanılarak hazırlanmış olan klasik çalışmalardan birinde, Ankara hükümeti ile ABD arasındaki ilişkilerin başlangıcı hakkında şu ilginç bilgilere yer veriliyor:

> Birleşik Devletler, 1921 sonbaharına kadar Ankara'yla ilişki kurmak için hiçbir çaba harcamadı; ondan sonra bile, bu ilişkileri bütünüyle gayriresmi yürütmekle yetindi. Görünüşe göre her güçle tek tek anlaşarak Müttefikleri bölme politikasının bir parçası olarak ilk harekete geçen de Ankara hükümetiydi; 1921 baharında Fransa ve İtalya'yla, Bolşeviklerle ve Afganistan'la anlaşma görüşmelerine başladı.
>
> 1921 Ocağının başlarında Ankara hükümetinin bir temsilcisi, geçici olarak Samsun'a demirleyen Amerikan destroyerlerinden birinin komutanıyla gizlice görüştü ve Amerikan ve Türk temsilcilerinin, iki ülke arasındaki ilişkileri tartışmak üzere Adana'da buluşmalarını önerdi. Bir ay sonra, Amerikan hükümetiyle ilişki kurmak için daha ciddi çabalara girildi. Samsun'daki bir devlet görevlisi tekrar destroyerin komutanıyla görüştü ve Ankara'daki Dışişleri Bakanından hükümetinin "Birleşik Devletler'le daha önce var olan dostça siyasal ve ekonomik ilişkileri" tekrar başlatma arzusunda olduğunu Amerikan Yüksek Komiserine iletme ... "çok gizli talimatı" aldığını belirtti. Deniz subayı, resmi olarak bir şey yapamayacağını, fakat Dışişleri Bakanının mesajını, Birleşik Devletler'in görüşüne sunulmak üzere aşağıdaki dört öneriyi Amiral Bristol'e iletmeyi kabul ettiğini söyledi: (1) Büyük Millet Meclisi'nin temel amacı, Anadolu halkının siyasal ve ekonomik bağımsızlığını sağlamaktır. (2) Türk halkının, bu amacı önleyecek olanların dışında Türkiye'nin içinde ya da dışında düşmanları yoktur. (3) Ankara hükümeti, kapitülasyonların kaldırılması temel koşuluyla Birleşik Devletler'le dostane ilişkileri tekrar başlatma arzusundadır. Bu gerçekleştirildikten sonra, okul ve yetimhanelerin bakımı ve statüsü gibi diğer sorunlar, kolayca ve kendiliğinden çözülecektir ve her iki ülkenin birlikte çalışması her iki ülkeye de büyük yararlar sağlayacaktır. (4) Bu nedenle, eğer Birleşik Devletler, Mondros Mütarekesi'nden önce Osmanlı parlamentosu tarafından saptanan sınırlar içinde Türkiye'nin siyasal ve ekonomik bağımsızlığını tanırsa, savaş öncesi ilişkilere tekrar dönmenin önünde hiçbir engel kalmayacaktır (Evans, 1965: 329-330).

Bristol, Kemalistlerin bu mektubunu, Ankara hükümetine karşı duyduğu olumlu izlenimlerini de ekleyerek 9 Şubat 1921'de Washington'a yolladı. Ancak Amerikan yönetimi bu ilişkileri başlatmak için pek

hevesli görünmüyordu. Haziran 1921'de *Near East Relief*'den R. McDowell'in Ankara'yı ziyareti sırasında, Kemalist yöneticiler, yolladıkları mektuba cevap beklediklerini hatırlattılar. McDowell, Samsun'a gittikten sonra, Kemalistlerin isteğine uyarak, Bristol'e Kemalistlerin bu mesajını iletirken, Ankara hükümetinin Amerikan sermayesini kendi ülkesinde görmek istediğini de sözlerine ekliyordu. 20 Haziran 1921'de Bristol bu yazıyı da Washington'a yollayarak, tüm Avrupalı güçlerin Ankara hükümeti ile resmi ilişki kurmak için girişimlerde bulunmakta olduğunu bildirdi ve Ankara'da bir yüksek komiserlik kurarak, Ankara hükümeti ile resmi ilişki kurulması yönünde öneride bulundu. Buna cevaben, iki gün sonra Dışişleri, Bristol'e, Ankara'ya delegasyon fikrine katıldıklarını ama, resmi bir görevli yollamaktan yana olmadıklarını bildirmekte ve gayriresmi bir delegasyon için isim önermesini istemekteydi. Ama araya giren Türk-Yunan çatışması bu delege belirleme ve yollama işini geciktirdi:

> [Bristol,] İstanbul'daki Ticaret Temsilcisi Yardımcısı Julian Gillespie'nin kendi temsilcisi olarak Ankara'ya gönderilmesini önerdi. Gillespie Ticaret Bakanlığı'nın bir memuruydu ve onun görevlendirilmesi, bir Dışişleri Bakanlığı temsilcisinin gönderilmesinden daha az resmi olacaktı. (...) Bakanlık Gillespie'nin Ankara'ya gitmesine hiçbir itirazının olmadığını ve Ticaret Bakanlığı'nın da onaylaması gerektiğini bildirdi. Gillespie'nin konumunun bütünüyle kişisel ve gayriresmi olacağının anlaşılması gerektiği Bristol'e bildirildi (Evans, 1965: 332).

Bu arada, Washington'la yazışmalarında Bristol, ısrarla, bir an önce Ankara hükümetiyle dostça ilişkiler kurulmasından yana tavrını ve gelecekteki Türk hükümetinin İstanbul değil, Ankara hükümeti olacağını tekrarlıyordu (Evans, 1965:334-335).

Bu sırada, 26 Şubat 1921'de "*Philadelphia-Public Ledger* muhabiri Clarence K. Streit'in BMM Reisi M. Kemal'e tevcih ettiği 19 soru"ya verdiği cevapta, Mustafa Kemal, ABD'yle ilgili dostluk duygularını şöyle dile getirmekteydi:

> Amerika'nın dostluğundan yararlanmayı kuvvetle arzu etmekteyiz. Amerikan milleti ile hiçbir zaman kendimizi harp halinde addetmedik ve şimdiye kadar Amerikan milletinin bizimle hâlâ normal diplomatik ilişkiler kurmamış olmasına hayret ediyoruz.
> (...)
> Ekonomik kalkınmamızı kolaylaştırmaya matuf her türlü yardım takdirle kabul edilecektir. Amerika Birleşik Devletleri'nin vatanımızın herhangi bir kısmı üzerinde hiçbir zaman toprak emelleri beslememiş olması hasebiyle Amerikan teknisyenlerinin katkısı bizi daha ziyade memnun edecektir (ADMP-I, 1981:272).

1923 Nisanında, *Asia* dergisinde yayımlanan makalesinde C. K. Streit, Mustafa Kemal'in iki yıl önce (1921) kendisine bu cevabı verdiğini hatırlatarak, İsmet İnönü'nün de Lozan'da aynı yönde açıklamalar yaptığını belirtmektedir (*Asia*, 1923-4:284).

ABD'nin İstanbul'daki ticaret ateşesi Julian E. Gillespie'nin aralık ayında (1921) başlayıp şubat ayı (1922) ortasında bitirdiği Ankara ziyareti sırasında, Ankara hükümetinin de böyle bir beklenti içinde olduğu ve tek tek görüştüğü tüm ileri gelen Kemalistlerin (Mustafa Kemal, Adnan Bey, Yusuf Kemal Bey, Rauf Bey vd.) Amerika'yla dostluktan yana olduğu açığa çıkıyordu. Gillespie, görüşmeleri sırasında, en çok, harika İngilizce bilen ve "dürüstlüğü ve samimiyetiyle" dikkatini çeken Rauf Bey'le görüşmelerinden etkilenmiş:

> Rauf, hükümetinin iki şey istediğini, savaşı başarılı bir şekilde bitirmeyi ve Barış Konferansında Avrupalı güçlere Türkiye'deki bütün imtiyazların başkalarına, örneğin Amerikalılara zaten verilmiş olduğunu söyleyebilmeyi istediğini ona [Gillespie'ye] söyledi. Türkiye'nin Musul iddiasını sürdürdüğünü söyledi. Bu bölgedeki ve Van gölü civarındaki petrolün çok önemli olduğunu ve herhangi bir Amerikan petrol grubundan gelecek önerilerin tercihli muamele göreceğini söyledi (Evans, 1965: 334).

Daha sonra Mustafa Kemal ile yaptığı görüşmeden de aynı olumlu izlenimlerle ayrılan Gillespie, 40 madde halinde hazırladığı sorularını hükümete sundu ve bunlara yazılı cevaplar aldı. Buna göre, Ankara hükümeti Amerikan sermayesini kendi ülkesinde görmek istiyor ve ülke kalkınmasında Amerikan şirketlerini tercih ediyordu. Chester Projesi ile ilgili soru üzerine, her türlü imtiyaz anlaşması için somut öneriler beklediklerini belirten Ankara hükümeti, ayrıca Türk sermayesinin katılımı ve Türk kontrolünde olması koşuluyla, ülke içerisinde tekellere karşı olmadığını ilan ediyordu.[25]

Gillespie, Ankara'ya yaptığı bu ziyaretten sonra, Bristol için ve bağlı olduğu Ticaret Bakanlığı için hazırladığı raporlarda durumu şöyle özetliyordu:

> Türkler, Birleşik Devletler'le yakın ekonomik ve ticari ilişkileri üç nedenden ötürü içtenlikle istiyorlardı. Birincisi, Türklerin mali yardıma ihtiyaçları vardı ve imtiyaz borçlarının ikrazını umuyorlardı. İkincisi, Amerikalı finans toplulukları, Avrupalı benzerlerinden farklı olarak, siyasal değil ticari kurumlardı ve Amerikan hükümeti, bu toplulukların adına Türkiye'nin içişlerine müdahale

---

25 Evans, 1965:334-335. Gillespie'nin ziyaretiyle ilgili olarak ayrıca bkz. Küçük, 1984b:158; Duru, 1978 ve Sonyel, 1991:238-239.

etmeyecekti. Üçüncüsü, Türkler, Amerikan firmalarının dış baskıya karşı Amerikan hükümeti tarafından korunacağına inanıyorlardı.
(...)
Amerikan ticaretinin yakın geleceği, diyordu Gillespie, savaş nedeniyle parlak değildi; fakat durum daha sakinleşince, çok daha iyi olabilirdi. Bu yüzden, Kilikya'da Türklerin Amerikan uzmanlarını ve donanımını edinmek istedikleri sulama işi gibi alanlarda birçok fırsat olacaktı. Gelecekte Amerikalı ihracatçılara açılacak başka bir alan da tarım makinalarıydı. (...) Gillespie, Türklerin Avrupalı güçlerin barış anlaşması aracılığıyla tekel kurmalarını önlemek için doğal kaynakların geliştirilmesinde ve bazı inşaat işlerinde Amerikan firmalarına opsiyon tanımayı özellikle istediklerini söylüyordu. Chester projesinin canlandırılması yönünde bir eğilim ve yeni Irak devleti adına Britanya'nın hak talebinde bulunduğu Kürdistan (yani Musul bölgesinin) petrollerinin işletilmesine Amerikan katılımını görüşme yönünde kesin bir istek de vardı (Evans, 1965: 335-336).

Türkiye'deki İngiliz diplomatlar da, dolaysız girişimler konusundaki temkinliliğine rağmen ABD'nin bölge petrollerine ilgisini çok iyi görebiliyordu.

İstanbul'daki İngiliz Yüksek Komiseri Sir Horace Rumbold'a bakılacak olursa, Amerikalılar, bu sırada, Anadolu'nun Doğu illerinde, Kafkasya ve İran'da bulunduğuna inandıkları petrol kaynaklarıyla çok yakından ilgileniyor, bu amaçla Türkiye'deki çalışmalarını arttırıyor, ama Anadolu'daki durum yüzünden ve sağlayabilecekleri imtiyaz haklarının sağlam olmayacağı düşüncesiyle, bu konuda herhangi bir sorumluluk altına girmekten kaçınıyordu (Sonyel, 1991:239).

ABD'nin Türkiye'ye duyduğu bu (temkinli) ilgi karşılıksız değildi. Kemalistler de (daha önce anlattığımız ve ileride anlatacağımız gibi) Amerika'ya duydukları bu yakınlığı her fırsatta dile getiriyorlardı. Nitekim 1922 Martında, Ankara hükümeti tarafından, Londra görüşmelerine katılması için Avrupa'ya gönderilen dönemin dışişleri bakanı Yusuf Kemal İstanbul'da Amerikalı yetkililer Amiral Bristol ve Allen Dulles ile ayrı ayrı görüşüp bu yakınlığı ve ilgiyi dile getiriyordu (Evans, 1965:336-337). Bir süre sonra Amerikalıların, Robert W. Imbre'yi Ankara'ya ***resmi olmayan*** bir temsilci olarak gönderme teklifleri, Kemalistlerce reddedildi. Bunun tek nedeni, Kemalistlerin, "kendi yönetimlerinin Amerikan yönetimince resmen tanınması ve bir Kemalist diplomatik temsilcinin Amerika'ya gönderilmesine izin verilmesi koşulu"nun Amerikalılar tarafından kabul edilmemesiydi. Bunun üzerine "Imbre'nin Ankara'ya hareketi ertelenıyordu" (Sonyel, 1991:239). Ancak, bizzat Mus-

tafa Kemal'in bu yönde olumlu tavrından dolayı, daha sonra Imbre'nin Ankara'ya gelmesine izin verilecekti. "Imbre Ankara'ya varınca, *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesine verdiği demeçte, Amerikalıların Türkiye'ye olan dostça duygularını beyan etmek ve Türkleri Amerika'da tanıtmak amacıyla geldiğini; kendi duygularının büsbütün Türklerden yana olduğunu açıklıyordu. Amerika Dışişleri Bakanlığı yetkililerinden Dulles de aynı duyguları belirtiyor; Kemalist akımı "Amerika'nın desteğine layık ... ulusal, halis diriliş" olarak niteliyor; "bu duygular Amerika siyasi çevrelerine egemen oluyordu" (Sonyel, 1991:240).

Bu arada, yıllarca İstanbul'da yaşayan ve 1919 yılındaki King-Crane komisyonunda görev alan, bu görev sonrası Robert Kolej'de tarih dersleri verirken aynı zamanda "Amerikan Levant Ticaret Odası İdari Sekreteri olarak" çalışan[26] ve 1921 sonlarında Ankara'yı ziyaret ederek Mustafa Kemal'le görüşen Laurence Shaw Moore, 1922 Nisanında yayımlanan yazısında Mustafa Kemal'in şu sözlerine yer vermektedir:

> Ekonomik ilişkiler alanında Türkiye ile Birleşik Devletler, her iki ülkenin de yararına birlikte çalışabilirler. Zengin doğal kaynaklarımızın işletilmesinde Amerikan yardımı olumlu karşılanacaktır; çünkü Amerika'nın, Avrupa uluslarını bizimle ilişkilerinde hareketc geçiren siyasal dürtülerden muaf olduğuna inanıyoruz. (...) Amerika, ülkemizin herhangi bir parçasını bizden çalma niyetindeymiş gibi görünmüyor (*Asia*, 1922/ 4: 310).

Aynı yazarın, bir ay sonra yayımlanan yazısında (Mayıs 1921) çok ilginç bilgilere rastlıyoruz. Yazarla yaptığı görüşmede, dönemin dışişleri bakanı Yusuf Kemal şunları söylüyor:

> Hiçbir ülkenin Türkiye'de öncelikli hakkı yoktur ve manda anlamına gelebilecek blok halinde toprak ödünleri vermeyeceğiz. Amerikan sermayesinin Küçük Asya'ya girdiğini görmek isteriz. Şimdi burada ticari projeleri ele almanın zamanıdır; savaşta olmamıza rağmen, savaş bölgesi ülkemizin sadece küçük bir kısmını kapsamaktadır. Diğer yerlerde hükümet sağlam bir şekilde yerleşmiştir ve imtiyazlar garanti edilebilir.
> Doğal olarak taşımacılık, en acil ihtiyacımızdır. 1910'da Amiral Chester tarafından sunulan ve Karadeniz kıyısından Küçük Asya'nın kuzey ve doğusu boyunca uzanan demiryolu ağını öngören Amerikan projesinin parlamento tarafından kabul edilmemiş olması bizim için büyük bir üzüntü kaynağıdır. Almanlar, Amerika'nın daha sonra doğu vilayetlerinde bağımsız bir Ermenistan kurmak için bu demiryolu hattını kurmak istediğini halkımıza söylediler. Göründüğü gibi saçma olan bu propaganda, projenin akamete uğramasına neden oldu (*Asia*, 1922 - 5: 478).

---

26 *Asia* dergisinin Nisan 1922 sayısının başında yazarlarla ilgili tanıtım yazısından.

Anlaşılan, daha Chester Grubu kendilerine başvurmadan, Ankara hükümetinin yöneticilerinden kendilerine davetler gitmektedir. Nitekim 1922 Eylülünde yayımlanan yazısında Amiralin kendisi bu konuda daha ilginç bir iddiada bulunmaktadır:

> Son olarak, ismen bağımsız ve başkenti Ankara olan Anadolu hükümetinin şefi Mustafa Kemal Paşa, Birleşik Devletler Deniz Nakliyat Kurulu'nun temsilcisi olarak birkaç yıldır İstanbul'da bulunan oğlum Deniz Yarbay Arthur Chester aracılığıyla, büyük inşaat girişimini başlatma davetini tekrarladı (CH, 1922/9: 942).

Yine Chester Grubu Ankara hükümeti nezdinde girişimlere başlamadan, Ankara'yı ziyaret ederek demiryolları yapımı konusunda görüşmeler yapan Foundation Company of New York yöneticilerinden McDowell da, bölgede bir demiryolu ağı kurulması konusunda Ankara hükümetinin istekliliğini anlatmaktadır (PRFRUS, 1922/II:968-969). Bu görüşmesi sırasında yazılı olarak Nafia Vekili Feyzi Bey'e başvuran McDowell, bir imtiyaz önsözleşmesini andıran mektubunda şu hatların yapımını talep ediyordu:

> Demiryolu hattı, aşağıda verilen iki alternatif güzergâhtan birini izleyecektir. Yani
> (a) İskenderun Körfezinde Ayas yakınlarında bir limandan başlayıp, Maraş-Antep, Malatya, Ergani, Diyarbakır-Mardin, Van Gölü ve Musul bölgelerinden geçerek İran sınırına giden güzergâh.
> (b) Karadeniz'de, Samsun yakınlarında bir limandan başlayıp, Amasya, Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır-Mardin, Van Gölü ve Musul üzerinden İran sınırına giden güzergâh.
> Hükümet, bu imtiyazın koşulları dahilinde inşa edilecek demiryolu hatlarının kapsadığı bölgede, hattın her iki tarafında yirmi kilometrelik bir alandaki maden kaynaklarını ve hidroelektrik santrallerini tek başına işletme hakkını şirkete verecektir (PRFRUS, 1922/II: 969-970).

Ayrıca, imtiyaz sahibi şirket, kilometre garantisi istemeyeceğini, Türklerin şirkete ortak olmasını, imtiyazı gerçekleştirecek "yerel" bir şirketin organizasyonunu, Türk yasalarının geçerli olacağını, Türkleri istihdam edeceğini ve anlaşma imzalandıktan bir yıl sonra çalışmalarını başlatacağını da ilan ediyordu. Bu talebe, Feyzi Bey'in verdiği cevapta, prensip olarak böyle bir imtiyaz anlaşmasına hazır olunduğu, önerilen hatlardan (b) hattının daha uygun bulunduğu, önerilen diğer maddelerden özellikle "Türk yasalarının geçerli olması" şartının çok sevindirici bulunduğu belirtiliyordu (PRFRUS, 1922/II:970-971). Chester Grubu'nun savaş öncesi dönemde elde etmeye çalıştığı imtiyaza büyük oran-

da benzeyen bu taslağın Ankara hükümetince kabul gördüğü Amerikan Dışişleri'ne bildirildiğinde, bölgede koşulların Chester'ın projesinin yeniden gündeme gelmesi için ne kadar uygun olduğunu herkes görmüş oluyordu.

CHESTER GRUBU'NUN ABD'DEKİ HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

Chester Grubu da kendileri için epey olumlu olan bu genel havaya uygun olarak, Türkiye'nin bu yeni "sahipleri"yle pazarlıklara girişmek için ABD'de hazırlıklara başlamıştı. Nitekim, Amiral Colby M. Chester daha 19 Mayıs 1920 tarihinde Dışişleri'ne mektupla yaptığı bir başvuruda, önceki girişimlerini özetleyip, yeni girişimleri için destek talep etmekteydi. Bu başvurusunda Chester, yeni döneme uygun olarak, petrol olgusunu ön plana çıkararak, elde edeceği imtiyazla, petrol zenginliğiyle tanınmış Mezopotamya ve özellikle Süleymaniye'nin kendi kontrollerine geçeceğine dikkat çekiyordu (PRFRUS, 1921-II:917-918; DeNovo, 1963:210 ve Evans, 1965:344).

Bu mektuptan bir süre sonra, 9 Haziran 1920'de Chester bizzat Dışişleri'ne giderek, destek başvurusunu yineledi. Bu ziyaretinde, dış ticaret müşaviri Wesley Frost, Dışişleri Bakanlığı özel uzmanı H. G. Dwight ve Dişişleri Bakanlığı dış ticaret yardımcı müşaviri R. O. Hall ile görüşen Chester, savaş öncesi projeye katılmış olan, Manning, Maxwell and Moore, Incorporated, Chicago şirketinin eski müdürlerinden Mr. C. A. Moore'un artık gruba dahil olmadığını; fakat, Mr. Laidlaw, Mr. Converse, Mr. Colt ve Mr. MacArthur gibi birçok sermayedar ve mühendisin hâlâ bu projeye ilgilerini koruduklarını anlattı. Bu ilk başvurusunda Chester, daha çok, Dışişleri'ni bilgilendirmek ve onları gelecekteki girişimlerine hazırlamak niyetindeydi. Nitekim, Dışişleri'nin kendisine yaptığı, yazılı olarak resmen başvurması yönündeki öneriyi, girişimlerini Amerika ile Türkiye arasında bir barış anlaşması imzalanana kadar erteleyeceği gerekçesi ile geri çevirerek, bir-iki gün içinde bizzat Başkan Wilson ile görüşmeye çalıştığını söyledi. Bu görüşmenin "memorandum"unu hazırlayan Hall, şu ilginç bilgilere yer vermektedir:

> Mr. Arthur T. Chester, Shipping Board'ın resmi temsilcisi olacağı İstanbul'a hemen hareket edecektir (Karısının, Ottoman-American Development Bank'ta büyük mali çıkarlara sahip olduğu söylenir). Amiral Chester'ın kızı, yardım çalışmalarıyla bağlantılı olarak hâlâ İstanbul'dadır ve projeye ilgisini hiç kaybetmediği söylenir.
> İmtiyazın, Amiralin oğlu Mr. Arthur Chester'ın mülkiyetinde olacağı iddia ediliyor (PRFRUS, 1921/II: 917-918).

Bu arada, savaş öncesi dönemde Chester Projesi'nin en büyük destekçilerinden, Manning, Maxwell, and Moore, Incorporated (Chicago) şirketi yöneticilerinden C. A. Moore ölmüştü. Savaş öncesi dönemden, onun iki oğlunun yanı sıra, E. C. Converse, James Laidlaw ve James W. Colt hâlâ projeyle ilgilenmekteydi (DeNovo, 1963:211, dn. 2).

Chester ve grubu, sadece Dışişleri'ne başvurmakla yetinmeyerek, Denizcilik Bakanlığı'nın da desteğini almak için başvuruda bulundular: 14 Haziran 1920'de Denizcilik Bakanı Josephus Daniels'a yolladığı mektupta Chester, biraz da yurtseverlik edebiyatı yaparak, kendi projesi ile Amerikan çıkarları arasında paralellik kurmakta; bu projenin, genelde Amerikan savunması için ve özellikle Amerikan denizciliği için çok önemli olan petrolle ilgisini önplana çıkarmaktadır. Özellikle Musul petrollerine, bu projeyle elde edilecek 600 kilometrekarelik bir alanda petrol arama hakkı elde edileceğine ve bu nedenle savaş öncesi dönemde Almanların nasıl kararlı bir şekilde muhalefet ettiğine değinen Chester, daha sonra, Amerikan devletinin yardımının bu imtiyazın alınması için ne kadar "hayati" olduğunu anlatmıştır. Anlaşılan bu ikinci dönemde Chester Projesi daha çok bir petrol projesi olarak gündeme gelecekti (DeNovo, 1963:211).

Chester'ın başvuruları karşısında Dışişleri Bakanlığı sürekli temkinli olmayı yeğlerken, Denizcilik Bakanlığı daha "hevesli" görünmekteydi. Bunun en önemli nedeni, savaşın ortaya çıkardığı, petrolün denizcilik için hayati önemiydi. İngiliz denizciliği gibi Amerikan denizciliği de, savaş sonrasında azalan petrol rezervlerini dikkate alarak yeni kaynak arayışına girmişti. Bu arayışlarda, en çok ilgiyi de petrol zenginlikleriyle bilinen bölgeler çekmekteydi. Amerikan Denizcilik Bakanlığı da İngiliz Denizcilik Bakanlığı gibi, önce dünyanın bu bölgelerinde doğrudan yatırımlar yapmayı ve bu bölgeleri kendi kontrolüne almayı düşünürken, daha sonra, kendi desteklerinde özel firmaların bu bölgelerin petrollerini işletmeleri ve kendilerine pay vermeleri alternatifini savunur olmuşlardı. Böylece Denizcilik Bakanlığı, daha çok, bu özel şirketlere diplomatik destek verecek, bunun karşılığında bu şirketlerin çıkardığı petrol ürünlerinden ucuz bir şekilde yararlanacaktı. Chester'ın önerisi, bu nedenle Denizcilik Bakanlığı'nın ilgisini daha çok çekmekteydi.

Denizcilik Bakanlığı Chester Projesi'ne, bu planını gerçekleştirmek için bir araç olabileceği gözüyle bakmaktaydı. Ancak bu bölgedeki uluslararası çekişmeden haberdar olan Bakanlık, bu konulardaki uzmanlığından dolayı Dışişleri'ne başvurarak, onların görüşünü almayı yeğledi. Dışişleri ise, Chester'ın sürekli hatırlattığı savaş öncesi kazanılmış başarılara rağmen, Chester Projesi'ne kuşkuyla yaklaşma tavrını sürdürmekteydi. Nitekim Ey-

lül 1920'de, Dışişleri'nde dış ticaret müsteşarı olarak çalışan Wesley Frost, Denizcilik Bakanlığı ile yaptığı görüşmede bu kuşkularını dile getirdi:

> Frost, "Chester imtiyazının geçerliliğinin açıkça kuşkulu sayıldığına ve [Dışişleri] Bakanlığın, Chester Projesi'nin, Musul'da petrol haklarıyla ek bir demiryolu inşaatını gerektiren kısmını İngiltere'nin kabul etmesi için hemen baskı yapmaya niyetli olmayacağına" inanıyordu (DeNovo, 1963: 212).

Frost'a göre, Denizcilik Bakanlığı da, dünya petrolleri üzerinde dolaysız pay sahibi olmak gibi uluslararası boyutu olan bir politikayı en üst düzeyde, Dışişleri ile tartışıp, bunun için öncelikle meşru zemini yaratmaya çalışmalıydı. Bir süre sonra, Chester Projesi'nin konumu ve genelde bölgedeki durum üzerine (Dışişleri'nin direktifiyle) araştırma yapan, İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri Tuğamiral Mark L. Bristol'den gelen rapor da, bu kuşkuları destekleyici nitelikteydi. Bristol tarafından görevlendirilen George Wythe, konuyla ilgili araştırmalar yapmış; bu arada İstanbul'da Amerikan Gemicilik Birliği'nin (United States Shipping Board) temsilcisi olarak çalışan, Amiralin oğlu Arthur T. Chester ile de görüşmüştü. Bu görüşmede Arthur Chester, kazanılmış bir yasal hakları olmadığını kabul etmekle birlikte, projelerinin İstanbul'da karşılaştığı ilgiye ve o zamana kadar elde ettikleri başarıya dikkat çekmişti.

Bu arada Amerika'da girişimlerini sürdüren Chester, 1920 Kasımının sonlarına doğru, daha detaylı bir yazı ile yeniden Dışişleri'ne, Denizcilik Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'na ve Gemicilik Birliği'ne başvurdu. Bu başvurusunda Chester, hükümetten, kuşkularını gidermek için kendi talep ettiği haklarla ilgili bölgede bir araştırma yaptırmasını talep ediyordu. Bu öneriye göre, Denizcilik Bakanlığı, (muhtemelen Amiralin emrinde) küçük bir donanma birliğini Dışişleri'nin emrine vererek bölgeye gönderecek ve bu küçük filo beraberinde götürdüğü teknik araçlarla bölgenin fotoğraflarını çekerek, araştırmalar yapacaktı. İçişleri'nin belirlediği ve bu filonun emrine verilmiş madencilik uzmanları arazi taraması ve sondajlar yapacaklardı. Chester'a göre bu plan İngiliz, Fransız ve diğer hükümetlerin de onayını alabilirdi (*age*: 213).

Dışişleri'nde petrol sorunları uzmanı olarak çalışmakta olan ve daha sonraki yıllarda (1925 ve 1946) ABD'nin İran'daki çıkarları ile ilgili iki kitap yayımlayan Arthur C. Millspaugh, bu planı Chester'in kendisiyle karşılıklı tartışmak üzere görevlendirildi. Millspaugh, 29 Kasım 1920'de gerçekleşen bu görüşmenin sonucunu yazılı olarak Dışişleri'ne bildirdi:

> Konferanstan sonra Millspaugh, "Chester projesinin tarihi ve liderlerinin ayırt edici karakteri, hükümete ona sempatiyle bakma özel yükümlülüğünü dayatır"

diye yazıyordu. Ne var ki, Amiralin inceleme planlarını Bakanlığın nasıl destekleyebildiğini göremiyordu. Ona sunulduğu şekliyle proje, fiilen tek bir Amerikan grubu lehine bir hükümet sefcriydi, öteki Amerikan şirketlerinin Mezopotamya'yla ilgilendikleri bir sırada savunulamaz bir yükümlülüktü. "Hükümetin petrol imtiyazı elde etmek için özel bir projeyi eşi görülmemiş bir biçimde desteklemeye ve garanti etmeye karar verdiğine işaret ediyordu. Böyle bir destek bir Amerikan grubuna verilmişse, öteki benzer girişimlere de verilmemesinin nedenini anlamak zordur" (DeNovo, 1963: 213).

Millspaugh bu raporunda, yeni koşullar göz önüne alınarak projenin üç ayrı imtiyaza bölünmesi ve Türkiye, Suriye ve Mezopotamya için ayrı girişimlerde bulunulması gerektiğini belirtmektedir. Bunun nedeni de, savaş sonrası ortaya çıkan fiili durumdu: Osmanlı toprakları Avrupalı güçler arasında yapılan anlaşmalarla paylaşılırken, bu arada Suriye Fransızların, Mezopotamya ise İngilizlerin askeri kontrolüne girmişti. Anlaşılan, Millspaugh Avrupalı devletlerin savaş sonrası düzenlemelerle, yeni Türk devletini, Anadolu topraklarına hapsetme politikasından haberdardı ve bunun gerçekleşeceğini savunuyordu. Bu nedenle bu bölgelerdeki girişimlerde bu devletlerin de onayının olması gerektiğine inanmaktaydı. Ona göre çözüm kesinlikle diplomatik pazarlıklardan geçmekteydi. ABD bölgenin petrolleriyle ilgili girişimlerde belli bir grubu desteklemekten kaçınmalıydı. Amerika'daki çıkar gruplarının birleşerek güçlü bir şekilde katıldıkları uluslararası bir şirketin bölgenin petrollerine sahip olabileceğine inancını dile getiren Millspaugh, bu, uzağı gören ve gerçekçi yaklaşımı ile ABD'nin sonraki yıllardaki politikasının ipuçlarını vermekteydi. Bölge petrolleri üzerinde hak iddia eden Chester Grubu'nun, kendi kaynakları, örgütlenmesi, yasal konumu ile ilgili daha somut bilgiler ve daha detaylı planlar içeren bir başvuruda bulunmasını öneren Milspaugh, Chester Grubu'nun diğer Amerikan çıkar grupları ile işbirliğine ne kadar açık olduğunu da bilmek istiyordu (DeNovo, 1963:214).

Millspaugh'un bu yaklaşımına karşı, yapılan görüşmelerde Chester, öncelikle, sorunun çözümünün diplomatik pazarlıklardan geçtiği düşüncesine karşı çıktı. Amirale göre, kendi projeleri bölgedeki diğer tüm gruplara ve TPC'ye oranla daha öncelikli konumdaydı. Nitekim, San Remo (petrol) Anlaşması'nın asıl nedeni de, İngilizlerin bu bağlamda kendi projesinden korkusuydu (DeNovo, 1963:214).

Kasım sonuna kadar süren bu görüşmelerden istediği sonucu alamayan Chester, aylar sonra, 8 Şubat 1921'de, yeniden Dışişleri'nden destek talebinde bulundu. Dışişleri bakanının görevlendirdiği W. Robbins ve A. K. Schmavonian ile görüşen Chester, yine bakanlığın, "söz konusu bölge-

nin halihazırda işgal altında ve büyük bir istikrarsızlık içinde olduğu" hatırlatması ve bundan kaynaklanan temkinli tavrıyla karşılaştı. Amiral, kendisinin de bu durumun bilincinde olduğunu, İngilizlerin de desteğini alacağına inandığını ve sadece yakında bölgeye yapmak istediği ziyaretten önce, prensip olarak hükümetten destek güvencesi istediğini söyledi (PRFRUS, 1921/II: 918).

Bu başvurusu ve daha sonraki aylardaki başvuruları sonrasında Chester, Dışişleri'nden hep "durumun şu anda uygun olmadığı" şeklinde cevaplar aldı:

> Bakanlığın projeyle derinden ilgilendiği kendisine söylendi. Chester topluluğunun aslında bir imtiyaza sahip olmadığı, ilk başvurunun Türk parlamentosu tarafından onaylanmadığı ilk kez bu görüşmede ortaya çıktı. Chester Dışişleri Bakanlığı'ndan destek istedi ve Bakanlık meseleyi düşüneceğini söyledi. Yakındoğu Bölümü, görüşmeyle ilgili olarak, İngilizlerin Mezopotamya'daki petrolle ilgili hak taleplerine karşı Bakanlığın yönelttiği itirazlar ışığında, Chester'a destek konusunda Bakanlığın kesin bir beyanda bulunmasının mantıksız olacağı yorumunu yaptı (Evans, 1965: 344-345).

Bu sırada gerçekleşen yönetim değişikliği sonucu, (4 Mart 1921 tarihinde Woodrow Wilson'dan başkanlığı devralan Warren Gamaliel Harding tarafından) Bainbridge Colby'nin yerine Dışişleri Bakanlığına getirilen Charles Evans Hughes'un göreve başlamasıyla (Schäfer, 1990:94, 376, 378) yeniden ümitlenen Chester, girişimlerini bu yönetim nezdinde de tekrarladı. Daha bu değişiklik gerçekleşmeden birkaç gün önce, 1 Mart 1921'de Millspaugh, yeni yönetimi gelişmelerden haberdar etmek amacıyla bir rapor hazırlayarak durumu özetlemişti:

> Amiral şimdi yaşlı bir adamdır, Türk projesi onun bir takıntısı haline geldi ve son zamanlarda Yakındoğu'daki değişiklikleri ve Yakındoğu diplomasisinin artık İstanbul'dan çok Londra ve Paris merkezli olduğunu görmüş gibidir. Yine de, geçmişte Amerikan çıkar topluluklarına büyük hizmetleri olmuştur ve Türkiye ve Mezopotamya'da sahip olduğu güçlü moral, hatta yarı yasal hak iddiaları temelinde, projesinin bu bölgedeki İngiliz iddialarını dengeleme değerine sahip olduğuna inanılır. Bu alanda iyi bir üne sahip, Türkiye'de imtiyaz başvurusunda bulunmaya ve almaya hazır bir Amerikan şirketine sahip olmak da yararlı görünürdü (DeNovo, 1963: 215).

Chester'ın Amerika'daki yönetim değişikliğinden sonraki ilk başvurusu, Denizcilik Bakanlığı'na oldu.[27] Chester, bu başvurusunda, bölgedeki

---

27 DeNovo, 1963:216'da bu başvurudan bahsediliyor, ancak başvuru tarihi verilmiyor; ama orada gösterilen kaynakta, yazışma tarihi 30 Mart 1921 olarak verilmiş. Ches-

girişimlerine yarı-resmi bir nitelik kazandıracağına inandığından, İstanbul'daki elçiliğe denizcilik ataşesi olarak atanmasını talep etmekteydi. Ancak Denizcilik, Dışişleri'nin görüşüne başvurdu ve yine olumsuz görüş aldı (PRFRUS 1921/II:919-920).

Daha sonra, 18 Nisan 1921'de, avukat olan oğlu C. M. Chester, Jr. ve ortaklarından Tuğamiral H. H. Rousseau ile birlikte Dışişleri'ne başvurarak, destek talebini yineledi. Bu başvurusunda bizzat Dışişleri Bakanı ile görüşen grup, bakanın sorusu üzerine kendi imtiyazlarının hiçbir zaman kesin bir şekilde onaylanmadığını kabul etti. Bunun üzerine bakan, konuyu düşüneceğini söyleyerek bir anlamda grubu başından savmaya çalıştı. Nitekim bu görüşmenin "memorandum"unu yazan Robbins, kendi yorumunda, şu ek bilgilere yer vermektedir:

> [Grupla görüşen] Doktor Cumberland, Amiral Chester ve arkadaşlarını kabul etmeden önce Bakanla konuştu ve Amiral Chester'ın projesini şimdilik değerlendirmeye değer bulmadığını, arkasında herhangi bir sermaye görünmediğini ve planların çok fazla belirsiz olduğunu belirtti.
> Amiral Chester'ın planının, manda bölgesinde çeşitli imtiyazlar almada kendisine yardımcı olacak kapsamlı bir tavsiye mektubunu bakanlıktan almak olduğu ortaya çıkacaktı. Bu nedenle, ona herhangi bir tavsiye mektubu vermek şimdilik uygun görünmüyor (PRFRUS, 1921/II: 920-921).

24 Mayıs 1921'de Dışişleri Bakanlığı'na yaptığı başvuruda, Fransızlar ile Kemalistler arasında yapılan Ankara Anlaşması'na değinen Chester, bunun kendi imtiyazının Mezopotamya'daki haklarını ortadan kaldıracağını bildirmiştir.

Bu başvurusunda Ottoman-American Exploration Company tarafından 13 Mayıs 1921 tarihinde hazırlanmış yetki belgesini de Dışişleri Bakanlığı'na sunan Chester, daha sonra, yeniden kendi girişimleri için destek talebinde bulunduğunda, bu sefer kendisine açıkça, "kesin olarak onaylanmış bir imtiyaz anlaşması ortada olmadığı için, şimdiye kadar TPC'nin bölgede imtiyazı olduğu iddiasına kesinlikle karşı çıkan bakanlığın, aynı konumdaki Chester Grubu'nu resmen destekleyemeyeceği" söylendi.[28]

Daha sonra, 10 Haziran 1921'de, Ottoman-American Exploration Company'nin başkan yardımcısı John R. MacArthur Dışişleri Bakanlığını ziyaret etti ve W. R. Robbins, Dr. Cumberland ve Dr. Carlson'dan olu-

---

ter, 1983:217'de de aynı tarihli yazışma kaynak gösterilerek, Denizcilik Bakanı Edwin Denby'e başvurduğu belirtilmiş.

28 PRFRUS, 1921-II:921-922'den aktaran Evans, 1965:345. Ayrıca bkz. DeNovo, 1963:216.

şan ekiple görüşerek destek arayışlarını sürdürdü. Kendisine, şu anda şirketin elinde onaylanmış bir imtiyaz anlaşmasının olmadığı ve mevcut koşullarda Ankara hükümetinden bir imtiyaz almanın olanaksız olduğu söylendi. MacArthur bu ziyareti sırasında kendisine yöneltilen, Standard grubu ile işbirliği yönünde girişimleri olup olmadığı sorusunu olumsuz olarak yanıtladı. Standard grubunun kendisiyle ilişki kurmaya çalıştığını söyleyen MacArthur, bu görüşmeleri yürütmeye memur olmadığını belirtti. Eğer Dışişleri'nin bir itirazı yoksa, büyük bir şirketin kurulması için Standard ile veya diğer gruplarla ilişkiye geçebileceğini de sözlerine ekledi (PRFRUS, 1921/II:922-924). Oysa Chester Grubu, daha önce, Chester'in avukat olan oğlu Colby M. Chester, Jr. aracılığıyla SOCONY grubu ile işbirliği için görüşmeler yapmış ama, bu büyük grubun ilgisizliği nedeniyle bu görüşmelerden bir sonuç alınamamıştı. Anlaşılan bu olayın Dışişleri üzerinde olumsuz etki bırakacağı düşüncesi ile MacArthur bu konuya hiç değinmemeyi yeğlemişti (DeNovo, 1963:217).

MacArthur'un bu girişimi de Dışişleri'nin temkinli tavrını değiştirmeye yetmeyince, grup, 1922 yılı başına kadar Dışişleri Bakanlığı nezdindeki girişimlerine ara verdi.

MÜTAREKE YILLARINDA DEMİRYOLLARI

Chester Projesi'nin tarihinin, bölgedeki petrol savaşımı boyutu kadar, demiryolu yapımıyla ilgili boyutunun da önemli olduğunu çalışmanın başından beri göstermeye çalıştım. Bu bağlamda, bu bölümün konusunu oluşturan dönem boyunca yeni demiryolu yapımı ile ilgili girişimlerin sözkonusu olmadığını belirtmek gerekiyor. Bölgede siyasi ve askeri savaşın sürmekte olduğu bu dönemde, yeni bir imtiyaz için başvurulması gereken yetkili makamın belirsizliği ve ülkenin içinde bulunduğu olağanüstü koşullar demiryolu yapımı konusunda yeni bir gelişmeye elverişli değildi. Söz konusu olan, mevcut demiryolları üzerinde Birinci Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuş ve savaş yıllarında kesinleşmiş olan Alman hâkimiyetinin ortadan kaldırılması ve -mevcut paylaşım pazarlıklarına paralel olarak- demiryollarının yeniden bölüşümüydü:

> Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminde Mondros Mütarekesi ve Sevr Antlaşmasıyla, Almanlara ait tüm demiryolları itilaf devletlerine teslim edilmişti. Fransızlar Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler ise Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir-Konya hatlarını işgal etmişlerdi. 20 Mart 1920 tarihinden itibaren, Ankara-Eskişehir-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatları 20. Kolordu denetimine geçmişti (Özyüksel, 198:238).

Savaşın bittiği yıl Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarının Avrupalı güçler arasındaki paylaşımı şöyleydi (Khairallah, 1991:136-137):

Alman	1.450 kilometre
Fransız	1.550 kilometre
Avusturya	1.250 kilometre
İngiliz	500 kilometre

Savaş yıllarında yapılan gizli anlaşmalarda Osmanlı demiryollarının yerini, aynı kaynaktan olduğu gibi aktarmak istiyorum:

> Sevr Antlaşmasının IV. maddesi, Anadolu Demiryolunun, Mersin-Tarsus-Adana Demiryolunun ve Bağdat Demiryolunun Türk topraklarında kalan kısımlarının sermayesini İngiliz, Fransız ve İtalyan mali topluluklarının oluşturduğu bir şirket tarafından işletilmesini hükme bağlıyordu. Sermayenin bir kısmı 1 Ağustos 1914'ten önce Bağdat Demiryolunda payları bulunan milli gruplara ayrılacaktı. Sözleşmenin tarafları, gelecekte hatları işletmek için sermaye bölüşümünde anlaşılacak bir şirket kurularak Türkiye'deki demiryolu sisteminin birleştirilmesini desteklemeyi kabul ediyorlardı. Türkiye, o zaman Nusaybin'e kadar inşa edilen Bağdat Demiryolunun sadece 300 kilometresine sahip olabiliyordu.
>
> Buna uygun olarak 15 Kasım 1919 Anlaşmasıyla DHP (Şam, Hama ve Uzantıları), Toprakkale-İskenderun ve Derbesiye-Mardin hatları da dahil olmak üzere, Bağdat Demiryolunun Konya'dan Nusaybin'e kadar olan kısmının işletme hakkını geçici olarak Fransız hükümetinden alıyordu.
>
> (...)
>
> 20 Ekim 1921 tarihli Fransız ve Türk (Ankara) Anlaşmasıyla görüşmelere başlandı, VII. madde şunu hükme bağlıyordu:
>
> "Sınır hattı İskenderun Körfezi'nde Payas'ın hemen güneyinde seçilecek bir noktadan başlayıp, Meydan-ı Ekbez'e doğru ilerleyecekti (demiryolu istasyonunu ve yerleşim yerini Suriye'ye bırakarak). Oradan da Marsova'yı Suriye'ye, Karnaba ve Kilis'i Türkiye'ye bırakacak şekilde güneydoğuya yönelecek; oradan da Bağdat Demiryolunu izleyecek, Nusaybin'e kadar olan hat Türk topraklarında kalacak; oradan da Dicle ile birleşeceği Nusaybin ile Cezire-i ibn Ömer arasındaki eski yolu izleyecek. Nusaybin ve yol Türkiye'de kalacak; fakat her iki ülke, bu yolu kullanmada aynı hakka sahip olacak."
>
> Ve X. madde:
>
> "Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Bağdat Demiryolu'nun Pozantı ile Nusaybin arasındaki kısmının ve Adana vilayetinde inşa edilen birçok yan hattın imtiyazını, imtiyazlarla bağlantılı, özellikle işletme ve seyrüseferle ilgili bütün hak, imtiyaz ve avantajlarla birlikte Fransız hükümetinin gösterdiği bir Fransız grubuna devretmeyi kabul eder.
>
> Türkiye, Suriye toprağında Meydan-ı Ekbez'den Çoban Bey'e demiryoluyla askeri birlik aktarma hakkına sahip olacaktır ve Suriye de, Türk toprağında Ço-

ban Bey'den Nusaybin'e askeri birlik aktarma hakkına sahip olacaktır."
Böylece Bağdat Demiryolu Meydan-ı Ekbez ile Çoban Bey arasındaki çıkıntıyla Suriye toprağına ulaşıyordu. Biriyle öteki arasında zikzak çizen sınır çizgisi işlevi görüyordu (Khairallah, 1991:136-137. Bu konuda ayrıca bkz. Hurewitz, 1956:98-99).

ÜÇÜNCÜ KISIM

CHESTER İMTİYAZI ANKARA'DA, 1922-23

SEKİZİNCİ BÖLÜM

ANKARA'DAKİ GİRİŞİMLER, VARILAN ANLAŞMALAR, MECLİS'TEN ONAY VE TEPKİLER-TARTIŞMALAR

ANKARA'DAKİ GİRİŞİMLER VE ULUSLARARASI REKABET

Chester'ın, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, 1920 yılından itibaren Amerika'da hükümet nezdinde sürdürdüğü, destek alma girişimleri, her seferinde Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın temkinli ve mesafeli cevabına takılıp kalmaktaydı (Bkz. Yedinci Bölüm). Ama Amiral'in pes etmeye niyeti yoktu. Nitekim, Chester Grubu bir taraftan, projeye ortaklar ve sponsorlar bulmak için girişimlerini sürdürürken, diğer yandan da, yılmadan kendi hükümet çevrelerinden destek almak için arayışlarını sürdürüyordu.

8 Şubat 1922 tarihinde yeniden (yazılı olarak) Dışişleri'ne başvuran Chester, yeni gelişmeler doğrultusunda, projesini yetkililerle görüşmek istediğini bildirdi. Bu arada Amiral, British Royal Petroleum uzmanlarından Sir John Cadman ile görüşmelerinin ve Ottoman-American Exploration Company'nin temsilcisi Arthur Chester'ın Fransız hükümetinin temsilcisi Franklin-Bouillon ile görüşmelerinin sonuçlarını aktarmak için bakandan randevu istiyordu. Bu sırada Amerika'da bulunan, iki yıldan beri İstanbul'daki American Shipping Board'da temsilci olarak çalışan (kendisi yazısında "müdür" olduğunu belirtiyor ama, Dışişleri Bakanlığı bunu düzeltiyor!) Arthur Chester'ı da yetkililerle tanıştırmak istiyordu:

> Amerikan hak iddialarının bir tanığı olarak onu size takdim etme imtiyazını istiyorum (PRFRUS, 1923/II: 966-968).

Amiral'e göre, Arthur Chester, artık yeni iktidar konumu herkes tarafından büyük oranda kabul edilen Ankara hükümeti ile görüşmeleri sürdürüp, yıllar süren bu çabaları sonuca ulaştıracaktı. Ancak Dışişleri, 8 Şu-

bat tarihli yazısında, 24 Mayıs 1921'de bakanla görüştüğünü hatırlattığı Chester'a karşı ilgisiz tavrını sürdürerek, bakanla yeniden görüşme teklifini gereksiz gördüğünü bildirdi. Ama Chester isterse projesi ile yeni gelişmeleri Yakındoğu Bölümü veya Dış Ticaret Müsteşarlığı yetkililcriyle görüşebilirdi (PRFRUS, 1922:967. Ayrıca bkz. Evans, 1965:345; DeNovo, 1963:217; Shwadran, 1973:217-218).

Bu arada, bölgeye yaptığı ziyaret sırasında Ankara hükümeti yetkililcriyle görüşen, Foundation Company of New York yöneticilerinden Robert H. McDowell, 8 Mart 1922 tarihinde İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri Bristol'e yazdığı yazıda, Nafia Vekili ile arasındaki yazışmaların birer kopyasını da yolluyordu. Bristol bu konuyla ilgili olarak 15 Mart 1922 tarihinde kendi Dışişleri'ni bilgilendirdi. McDowell'e göre,

> Hükümet bu sefer bir imtiyaz sözleşmesi yapmaya arzuluydu ve iki hafta içinde gerekli tedbirleri Meclis'e aldırtmaya söz verdi (PRFRUS, 1923/II:968).

McDowell, bu yazısında, daha önce sözü edilen (Yedinci Bölüm) bu ziyareti sırasında Ankara hükümetinin Amerikan sermayesine bölgede demiryolu yapımıyla ilgili davetinin, henüz barış görüşmeleri sonuçlanmadan değerlendirilmesi gerektiğine inandığını belirtmektedir (PRFRUS, 1923/II:969). Bristol'ün yazısına eklediği iki belgede ise, McDowell'in, Foundation Company of New York adına demiryolu için yaptığı başvuruya, Nafia Vekili Feyzi Bey, (önerilen hatlar üzerinde bazı değişiklikler öngörmekle birlikte) prensip olarak olumlu bakıldığını söylüyordu (*age.*:969-971).

9 Mayıs 1922'de Dışişleri Bakanlığı'nda, Dışişleri Bakanlığı İktisat Müsteşarı A. C. Millspaugh ile görüşen Binbaşı Kennedy,

> Türkiye'de petrol imtiyazları ve demiryoluyla ilgili Chester projesinin statüsünü gösteren belgeleri ya da bir beyanı onayladı.
> (...)
> Pouch and Company, Calloway, Fish and Company ve George W. Gothals and Company'den gelen ve geçerli bir hak iddiasının var olması halinde girişime katılmayı düşündüklerini fiilen belirten mektupları (...) gösterdi.
> Binbaşı Kennedy, bu firmalardan herbirinin, görünüşte Ottoman-American Exploration Company'de birkaç hisse ve yüzde 2 gibi çok küçük bir pay almış olduklarına, Amiral Chester'ın hisselerin çoğunluğuna sahip olduğuna işaret etti. Niyetin, Ottoman-American Exploration Company'nin haklarını devralacak yeni bir şirket oluşturmak olduğunu belirtti ve Mr. Taft'la birlikte Filipinler'de bulunan Judge Tracy'nin Arnavutluk'ta yeni bir şirket kurma yönünde adımlar atmakta olduğunu sandığını söyledi. Mr. MacArthur'un küçük bir pa-

ya sahip olduğunu, fakat James Laidlaw'ın herhangi bir paya sahip olduğunu sanmadığını söyledi.
Binbaşı Kennedy Amiral Chester'la birlikte Türkiye'ye gideceğini ve Arthur Chester'ın kendisini izleyeceğini söyledi (PRFRUS, 1922/II: 971-972).

Bu görüşmede Dışişleri Bakanlığı adına Millspaugh, resmi bir desteğin söz konusu olamayacağını ve bu tür taleplerin Gothals, Calloway, Mac Arthur veya Chester tarafından resmen yapılması gerektiğini belirtti (*age.*:972).

28 Nisan 1922'de Dışişleri'ne başvuran şirketin yeni ortak adaylarından Gothals, Chester Projesiyle ilgili girişimlerin tarihiyle ilgili materyaller edinmek isteyince, 2 Mayıs'ta kendisine, "Bakanlığın, sizin işaret ettiğiniz şekilde bir Chester projesi öyküsü yoktur" (PRFRUS, 1922/II: 973) denilerek, konuyla ilgili bütün yazışmaların hacminin büyüklüğünden dolayı sadece belirli konularda bilgi almak istemesi durumunda yardımcı olunabileceği bildirildi.

6 Haziran 1922'de Bristol'e cevaben yazılan, Dışişleri Bakanlığı'ndan William Phillips imzalı yazıda şunlar tavsiye ediliyordu:

Bilginize ve görüşünüze, Foundation Company'nin başkanı Mr. Franklin Remington'ın Anadolu'da imtiyazlar elde etme sorunuyla ilgili olarak en son 17 Nisanda Bakanlığa başvurduğunu size bildirmek isteriz. Şirketinin Chester projesine ilgisini belirtti ve Mr. McDowell'in Ankara ziyaretinin sonuçlarına işaret etti. Kendisinin ve şirketinden Mr. Doty'nin, durumu araştırmak üzere kısa sürede İstanbul'a geçmeyi umduklarını ekledi (...).
Ertesi gün, Philadelphia'dan Edgar Howard Company'nin iki temsilcisi Bakanlıkla aynı sorunu görüştüler ve McDowell'ın Foundation Company'yle bağlantısını koparduğunu ve kendi şirketlerinin hizmetine girdiğini belirttiler (PRFRUS, 1922/II: 974).

Aynı mektupta, Gillespie'den alınan iki yazının, durumun ne kadar çetrefil olduğunu gösterdiğini ve Chester Grubu'ndan bazı kimselerin ve özellikle Binbaşı Clayton-Kennedy'nin bakanlığa başvurarak grubun, yeni bir organizasyonla girişimlere başlayacağını bildirdiği yazılmaktaydı:

Bakanlık, Binbaşı Clayton-Kennedy ve ötekilerin beyanlarından Ottoman-American Development Company'nin Mr. Max Berg'in başkanlığında kurulmuş olduğunu ve George W. Gothals and Company, Pouch and Company ile öteki firmaların görünüşe göre, elde edilen haklardan bir pay alma karşılığında Ottoman-American Development Company'nin şimdiki ihtiyaçlarını finanse etmek için yardıma razı olduklarını anlıyor (PRFRUS, 1922/II: 974).

Ayrıca bu mektupta, Bristol'e, genelde Amerikalı girişimcilere yardıma devam edilmesi gerektiği, ama resmi diplomatik desteğin söz konusu ola-

mayacağı yazılıyordu. Bu arada bazı İngiliz firmalarının, İtalya'nın ve Fransa'nın bölgede benzer çıkarlar peşinde olduğu ve bunlardan, özellikle Fransızların Samsun-Sivas demiryolu hattıyla ilgili iddialarının Chester Grubu'nunkiyle çakıştığı da belirtiliyordu.

Amerikan Dışişleri Bakanlığı nezdinde yaptığı girişimlerdeki başarısızlığına rağmen, Chester, projesine sermaye çevrelerinden kimseleri ve tanınmış kişileri katma konusundaki çabalarında görece başarılı olmuştu. Bunların arasında olaya en çok uyum sağlayan, *Hearst Newspapers* için petrolle ilgili makaleler yazan ancak Dışişleri nezdinde ismi pek iyi anılmayan Henry Woodhouse oldu. Woodhouse, projeden, ortak tutkuları olan havacılık sayesinde tanıştığı Chester aracılığıyla haberdar olmuştu. Uzun yıllar grubun içinde aktif olarak çalışıp, sonraki yıllarda Chester Grubu'nun imtiyaz avcılığını kendi başına sürdürecek olan Woodhouse, gruba girer girmez yeni isimler kazandırmaya çalıştı. Ancak Woodhouse'un getirdiği kişiler genellikle "ciddi" işadamı olmayan maceracı kişilerdi. Nitekim, Woodhouse'un gruba kattığı ilk kişi at yarışçısı W. E. D. Stokes oldu. Dışişleri'ne göre, Woodhouse Sir John Cadman ve Anglo-Persian Oil Company ile de projeyi desteklemeleri için görüşmeler yapmıştı. Ama mali durumu ve unvanı ile daha da ciddi konuma sahip kişiler de gruba katılmaya başlamıştı bu arada. Bunları gruba kazandıranlardan biri de, Kanada vatandaşı olan ve bir süre sonra şirketin en önemli adamlarından biri haline gelen Binbaşı K. E. Clayton-Kennedy oldu. Yine havacılık tutkusu nedeniyle tanıştığı Woodhouse aracılığıyla projeden haberdar olmuştu. Sermaye sahibi bir işadamı olmayan Clayton-Kennedy, ("İngiliz Hava Kuvvetlerinde hizmet görmüş bir Kanadalı"; Chester, 1983:224) ilişkileri sayesinde sermaye sahibi ciddi işadamı ve yatırımcıları şirkete çekti. Ancak olayları yakından takip eden Dışişleri, Clayton-Kennedy'nin Kanadalı olması nedeniyle, bölgede girişimleri başlatmadan önce Amerika'da güçlü bir organizasyon gerçekleştirmek için çalışmalarını sürdüren gruba karşı daha ihtiyatlı olmaya başlamıştı (DeNovo, 1963:217).

Bu arada, grubun güçlü bir organizasyon kurma çabaları, her şeye rağmen önemli mesafeler kat ederek, Mart 1922'de, Delaware'de Ottoman-American Development Company'nin (OADC) kurulmasıyla sonuçlanmıştı:

> Ottoman-American Development Company, Delaware eyaletinin yasalarına göre kurulmuştur. Çıkarılan nominal hisse senedi, eşit değerde olmayan 5.000 hissedir. Hisse kayıtları, bu hisselerin büyük çoğunluğunun Amerikan vatandaşlarında olduğunu gösteriyor.(...) Şirketin kontrolü hissedarların elindedir ve

hisse senedi listeleri, 4.347 hissenin Amerikan vatandaşlarının, 623 hissenin Büyük Britanya vatandaşlarının elinde olduğunu gösteriyor.[1]

Ottoman-American Exploration Company'nin (OAEC, bkz. Beşinci Bölüm) tüm mal varlığını devralan bu yeni şirket, savaş öncesi dönemde, imtiyaz peşinde koşan OAEC'nin, bazı değişikliklerle yeniden kurulmuş haliydi (DeNovo, 1963:218; Shwadran, 1973:217). Sonuna kadar tüm yazışmalarda projenin adının hâlâ "Chester Projesi" olarak geçmesine rağmen, aslında, 1922'deki bu yeni organizasyonla Chester'ın şirkette hisse çoğunluğu bulunmuyordu (DeNovo, 1963:218, dn. 17).

Yeni kurulan şirkette hisse çoğunluğunu yitiren Chester, yeni şirketin yüzde 40'lık payının, kendi ailesine ve projenin eski ortaklarından John MacArthur, Frederick Remington ve diğerlerine ayrılması konusunda ısrar etti. Bu arada %10'luk pay Woodhouse ve Stokes'a bırakılırken, geri kalan %50'lik pay ise satışa sunulacaktı. Yeni kurulan bu şirkette başkanlığı, artık, Panama Kanalı mühendisliğiyle tanınmış olan General George Gothals yapacaktı. Bu arada, Kanadalı Clayton-Kennedy aracılığı ile şirket Kanadalı ve İngiliz ortaklar da edinmişti. Bunlardan ikisi, Clayton-Kennedy'nin yakın arkadaşı Montreal'da avukatlık yapan C. V. Bernard, kayınbabası J. W. Clayton idi. Diğer hisse sahipleri, Pouch and Company'den Pouch ve Potter, Fish and Company'den Calloway ve Fish idi. Şirketin mühendisliğini ise Taft Pierce Manufacturing Company'den Frederick S. Blackwell yapacaktı. Bu arada birçok başka işadamından da sermaye katılımı sözü alınmıştı. Şirketin aldığı karar gereğince, Clayton-Kennedy bölgeye gönderilecek ve Arthur Chester ile birlikte, eski projenin devamı olarak Ankara hükümeti nezdinde imtiyaz görüşmelerine başlayacaktı (DeNovo, 1963:218-9).

Ama her zaman olduğu gibi, şirket, bölgedeki girişimlerine başlamadan önce, Amerikan Dışişleri'ne başvurarak destek talep etti. Ama Dışişleri eski tutumunu sürdürmekteydi:

> Bakanlığın Türkiye'deki Amerikan girişimcilerine yönelik tutumuyla ilgili kuşkulara yanıt olarak, var olan siyasal durum karşısında hükümetten, tanınmayan otoriteler tarafından verilen haklara ya da imtiyazlara tam diplomatik destek vermesinin beklenemeyeceğine işaret etti. Diğer yanda, Bakanlığın ilgili grupların ön araştırmasını teşvik etme arzusunda olmadığı ve hükümetin, Türkiye'deki Amerikan girişimine en çok kayrılan uluslar muamelesi göstermek için çalışacağı her seferinde belirtilmiştir (PRFRUS, 1922/II: 974-975).

---

1 PRFRUS, 1922/II: 978; şirketin yeni başkanı Goethals'ın mektubundan.

Bu arada bölgede kendi meşruiyetini her gün biraz daha kabul ettiren Ankara hükümetinin Chester Projesi ile ilgili olumlu mesajları imtiyaz için umut veriyordu. Nitekim 1921 sonu ve 1922 başında Ankara'ya yaptığı ziyaret sırasında bu yönde izlenimlerle ayrılan Gillespie'den sonra (bu ziyaret için bkz. Yedinci Bölüm), 1922 Martında, Londra görüşmelerine katılmak için yola çıkan Kemalist hükümetin Hariciye Vekili Yusuf Kemal'in, İstanbul'da görüştüğü Bristol'e aynı yöndeki isteğini belirtmesi de Chester Grubu'nun Ankara hükümetinden yeni (!) bir imtiyaz almasının zor olmayacağını gösteriyordu (bkz. Yedinci Bölüm). Zaten bu arada Amerika, Kemalistlerin ısrarlı talepleri ve Bristol'ün benzer önerileri doğrultusunda Ankara hükümeti ile (yarı) resmi ilişkiler başlatmaya karar vermişti:

> ...oraya az çok kalıcı bir temsilci göndermeye karar verildi ve Haziran 1922'de, Dışişleri Bakanlığı'nda Dış Hizmetler Subayı olan Robert W. Imbre bu göreve atandı. Yetkililerle ilişkileri içtendi, fakat gezisinin ilk dört ayında Ankara'da fazla anlamlı bir gelişme olmadı (Evans, 1965:336-338).

26 Mart 1922 tarihinde bölgeye gitmek üzere New York'tan ayrılan (CH, 1923/7:394) Amiral Chester, Temmuz 1922'de, İstanbul'a yaptığı seyahati tamamlayarak Amerika'ya geri dönmüştü.[2] Bu seyahatinin ardından, "bölgenin yeni otoritesinin Ankara olduğu" yönündeki inancı pekişen Amiral, yayımladığı bir makaleyle bunu dile getirmekte ve genelde Türkler hakkındaki önyargıları eleştirerek, onların lehinde değerlendirmelere yer vermektedir (CH, 1923/9:939-947). Bu seyahati sırasında,

> Amiral Chester, ortalıkta dolaşan raporların aksine Türk yetkililerin kendisine güvenmeye devam ettiklerini ve ülkenin orijinal Chester projesinin kapsadığı kısmını Fransızlara vermediklerini gördü (CH, 1923/7:395).

İmtiyaz alma çabalarında Chester Grubu'nun her zaman en büyük sorunu kendi iç anlaşmazlıkları oldu. Savaş öncesi dönemde olduğu gibi, bölgeden gelen haberlerin iyiye gittiği veya Dışişleri'nden destek umudu ortaya çıktığı anlarda şirket içindeki anlaşmazlıklar yeniden patlak veriyor ve şirketi diğer platformlarda da zor durumda bırakıyordu. Gerçi şirketin iç gelişmeleri Türkiye'de yakından takip edilemiyordu, ama Amerikan Dışişleri olayları yakından izliyordu. Uzun vadede, şirketin içindeki anlaşmazlıklar ve özellikle Amerikalı ve Kanadalı-İngiliz gruplaşması Türkiye kamuoyuna da yansıyacaktı.

Nitekim, 3 Eylül 1922'de, Arthur Chester İstanbul'a gelmiş olan Clay-

---

2 CH, 1922/9:939. Amiralin kendi makalesinin başında verilen kısa tanıtım yazısından.

ton-Kennedy ile daha Ankara'ya gitmeden yetki kavgasına girmişti. Arthur Chester, babasının 26 Mart 1922'deki hareketinden "birkaç hafta sonra" yola çıkmıştı. Clayton-Kennedy ise "bir grup tarafından, bölgede eski Chester haklarıyla ilgili arşiv kayıtlarını araştırması için" yollanmıştı (CH, 1923/7:394-395). Arthur Chester'ın, İstanbul'dan şirketin başkanı General Gothals'a yolladığı mektupla şirket içindeki anlaşmazlıklar su yüzüne çıkmıştı: Arthur Chester, mektubunda, kendisi yerine Clayton-Kennedy'nin görüşmelerde şirketin "resmi temsilcisi" olduğunu iddia ettiğini ve bundan duyduğu rahatsızlığı belirtmekteydi (DeNovo, 1963:220).

Bu anlaşmazlıklara rağmen birlikte hareket etmeye karar veren ikili, eylül ayının ortasında Ankara'ya vardı. 1923 Şubatında yayımlanan bir makalesinde Arthur T. Chester "şehre varmamızdan iki hafta sonra, Mustafa Kemal Paşa Yunanlıların büyük hezimetinden sonra ilk kez başkente döndü" demektedir (CH, 1923-3:760). Mustafa Kemal'in Büyük Taarruz'dan sonra Ankara'ya dönüş tarihi olan 2 Ekim 1922'den[3] iki hafta önce Ankara'ya varmış olduklarına göre, bu ikilinin Ankara'ya varış tarihinin 15-17 Eylül arasında olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Arthur Chester, 1923 Ekiminde *Current History* dergisinde yayımlanan bir başka makalesinde, yaklaşık olarak bir yıldır Ankara'da yaşadığını söylemektedir (CH, 1923/10:84).

Clayton-Kennedy ve Arthur Chester ikilisinin Ankara'daki görevi, 1909'da Osmanlı makamlarına sunulmuş olan demiryolu ve maden projesini Ankara hükümetine sunmak ve onlarla bir anlaşmaya varmaktı. Zaten şirket Clayton'ı Türkiye'ye yolladığında görüşmeler için Ankara hükümetini seçmişti. Bu da Kemalist hükümetin genelde Batı'da ve özellikle Amerika'da meşru görülmeye başlanmasıyla ilgili bir olaydı. Bunda en önemli faktör de Kemalistlerin, Batıcılık konusunda verdikleri güvencelerdi. Nitekim Haziran ve Ekim 1922 tarihlerinde Ankara'da bulunan Imbre (bkz. Yedinci Bölüm), daha sonra Dışişleri'ne yazdığı raporda, Chester Grubu'nun temsilcilerinin Ankara'daki girişimlerinden söz ederek, bir anlaşma imzalanma ihtimalinin büyük göründüğünü belirtiyor (Evans, 1965:338).

1923 Temmuzunda Ankara'yı ziyaret eden bir yabancı gazeteci, Chester Grubu'nun Ankara'daki bu çalışmaları sırasında Ankara'da bir "bina" almış olduğunu yazıyordu:

> Kemal'in konutundan sonra, oturulmaya elverişli hemen tek yer, Yakındoğu Yardım Misyonu mensuplarının kullanımı için yenilenmiş, son zamanlarda da Chester imtiyazı temsilcilerince satın alınmış binaydı (aktaran, Özbudun, 1984:175).

---

3 Özalp, 1985:236 ve *İslam Ansiklopedisi*, "Atatürk" maddesi.

Amiral Chester, 2 Ekim'de Denizcilik Bakanlığı İstihbaratı aracılığıyla İstanbul'daki Denizcilik Birimine *(Naval Station)* yazdığı yazıda şunları belirtmekteydi:

> Gothals ve Bernard'a 11 Eylül tarihli telgrafa binaen, Binbaşı Kennedy'nin Chester projesine karışma yetkisi yoktur. Sahtekârlık yapıyor ve Gothals ve bütün öteki hissedarlar tarafından yalanlanıyor.
> Abdülhamid'in vârislerinin hak iddialarının, Amerika'nın hak iddialarına karşı durmak için İngiltere'de hazırlanan çılgınca bir şema olduğuna inanılıyor.
> Ottoman Company yasal temelde kurulacaktır ve Arthur Chester, şirketi Türkiye'de temsil edecek tek yetkili olacaktır. Chester'a Kennedy'den uzak durmasını söyle (PRFRUS, 1922/II: 976).

Bu mektup, Ankara'daki başarılı görüşmelerden sonra projeye umutla bakmaya başlayan İstanbul'daki Amerikalıların kafasını karıştırmış ve yeniden şirket hakkında güvensizliğe yol açmıştı. Bunun Türkiye'de girişimlerde bulunan Clayton-Kennedy için büyük sorunlar yaratacağı kesindi.

> Chester, firmanın direktörlerinin onayını almadan Clayton-Kennedy'nin tek temsilci yetkisini iptal ettikten sonra, Clayton-Kennedy Türk görevlilere Chester'ın fikrini önemsememeleri gerektiğini bildirdi (Chester, 1983: 224).

Tüm bu şirket içi anlaşmazlıklara rağmen eylül sonuna kadar süren görüşmelerden sonra, Arthur Chester Ankara'da kaldı ve Clayton-Kennedy İstanbul'a döndü. İstanbul'dan 5 Ekim 1922 tarihinde, Bristol ve Hariciye Vekaleti aracılığıyla şirketin başkanı Gothals'a yolladığı mektupta Clayton-Kennedy, Ankara hükümetinin tavrının olumlu olduğunu ve istenilen resmi güvence parasının İstanbul'daki bir bankaya yatırılması halinde, BMM'nin de anlaşmayı onaylamaya hazır olduğunun kendisine bildirildiğini yazıyordu. Yine Clayton-Kennedy'nin bildirdiğine göre, yapılan ilk görüşmelerden sonra anlaşmaya varılan noktalar şunlardı: İki yıllık bir araştırmadan sonra, şirket, inşaata başlamak ile, bundan vazgeçerek araştırma sonuçlarını hükümete vermek arasında seçim yapabilecekti. Bu arada hükümet, güvence parasını 80.000 dolardan 30.000 dolara indirmeye razı olmuştu. Bu nedenle şirket elini çabuk tutup, hükümet ile arasındaki mali güvensizliği yok etmek için söz konusu güvence parasını bulup, "bir kerede" bankaya yatırmalıydı (PRFRUS, 1922/II:976).

Ancak bu arada İstanbul'daki diplomatlar Amiral'in mektubunun etkisi ile Clayton-Kennedy konusunda kuşkuya düşmüşlerdi. Bu nedenle İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri Amiral Bristol, 7 Ekim 1922 tarihli bir yazıyla Dışişleri'nden, Clayton-Kennedy'nin Ottoman-American Development Company içindeki konumu konusunun aydınlatılmasını is-

tedi. Diğer yandan, Bristol, Amiral'in mektubuna rağmen, "temsil gücü yüksek olan biri" olarak gördüğünden ve Delaware eyaleti başkanından da kendisi hakkındaki olumlu değerlendirmesi nedeniyle Clayton-Kennedy'yi desteklemekteydi (PRFRUS, 1922/II:977).

14 Ekim 1922'de Gothals da, Amiral'in tavrının yarattığı olumsuz havayı yok etmek için Dışişleri'ne bir yazı yazarak, o sırada New York'ta olduğundan Chester'ın bu yazısından haberi olmadığını, Clayton-Kennedy'nin yetkisinin iptalinin asla söz konusu olmadığını ve yetkisini onayladığını söyledi:

> California'dan büroya döndüğümde (...) Amiral Chester'ın Amiral Bristol'le iletişimini öğrenince şaşırdım. Dün Amiral'le görüşmede benim yokluğumda büroya gelmiş, Kennedy'yle ilgili aşağılayıcı ifadelerde bulunmuş ve ayrıntıları bilmeyen mesai arkadaşım, Chester'ın benim adımı kullanmaya yetkili olduğunu düşünmüş.
> (...)
> Binbaşı Kennedy'yi yalanlamıyorum. Yetkisi vardır ve iyi niyetle bunu yaptığına inanıyorum (PRFRUS, 1922/II: 977).

Bunun üzerine Dışişleri Bakanlığı, 20 Ekim'de İstanbul'daki yetkililerini bu yeni durumdan haberdar edip, Kennedy'nin ihtiyaç duyduğu, şirketin güvence parasını hazırlamakta olduğunu bildirdi (PRFUS, 1922/II:977-978). Dışişleri Bakanlığı'nın amacı, şirketin içindeki anlaşmazlıklar bitinceye kadar mevcut durumu kabul edip, şirket adına konuşabilecek bir muhatap bulana kadar beklemekti.

Şirketin yarattığı güvensizlik nedeniyle, bu arada Dışişleri, şirketin mali durumunu ve tamamen Amerikan sermayesiyle kurulmuş olup olmadığını araştırmaya karar vermişti. Dışişleri Bakanlığı'nın bu konuda kendisine yazdığı 20 Ekim 1922 tarihli yazıya cevaben şirketin başkanı Gothals, 26 Ekim'de, Dışişleri'ne, şirketin Delaware'de kayıtlı olduğunu ve 5.000 hisse senedine sahip olduğunu bildirdi. Ayrıca, şirketin dört yöneticisinden sadece biri Kanadalı, diğerlerinin hepsi Amerikalıydı. Şirketin Amerikalı yöneticileri Gothals, F. S. Blacwell ve Kermit Roosevelt idi. Clayton-Kennedy'nin arkadaşı, Montreal'da avukatlık yapan Kanadalı C. A. Bernard, şirketin tek Amerikalı olmayan yöneticisiydi. Gothals'a göre, birçok Amerikalı hissedar Kanadalılar adına hisse sahibi oldukları için, hisse çoğunluğu aslında Kanadalıların elinde olabilirdi; ama bunu tam olarak bilmek asla mümkün değildi.

Gothals Dışişleri'ne yazdığı yazıda Chester ailesinin şirketle ilişkileri için ise şunları söylemekteydi:

Chester'la yapılan sözleşmeye göre, büyük meblağda bir nakit kendisine taksitle ödenecekti. Hisse senetlerinin bu nakit ödemelerin yerine geçeceği görüşmelerin sürmekte olduğunu biliyorum; bu durumda Chester ailesi büyük hissedar olacaktır. Böylece Kanadalı topluluklar, girişime harcanmış olan paranın tamamından fazlasını yatırdılar (PRFRUS, 1922/II: 979).

Gothals, yazısında, son olarak Binbaşı Kennedy'nin şirketin Türkiye'deki yasal temsilcisi olduğunu tekrarlıyordu.

Daha önce aralarında yaptıkları bir anlaşmada öngörülmesine rağmen Bernard, Amiral'e yapması gereken ödemeyi onu tatmin edecek oranda yapmamıştı henüz. Chester'ın Clayton-Kennedy'nin yetkisini geri alma girişimi bununla ilgili olabilir (DeNovo, 1963:222, dn. 27).

Amerika'da şirket içindeki bütün bu karışıklıklar sürerken, yukarıda belirttiğimiz gibi, şirketin Türkiye'deki temsilcileri eylül ortasında Ankara'ya geçerek görüşmelere başlamışlardı. Bu konuda Amerikan hükümetinin Ankara'daki temsilcisi Robert W. Imbre, kendi Dışişleri Bakanlığı'na şunları yazıyordu:

... yaklaşık eylül ortalarında Mr. Arthur Chester, Bakanlığın da bildiği gibi başlangıcı 1908-1909'a kadar uzanan orijinal "Chester Projesi"ndekiler gibi, Anadolu'daki demiryolu imtiyazlarını ve bununla bağlantılı olarak maden imtiyazlarını ele geçirmeye çalışan milliyetçi Türk hükümetiyle görüşmeleri yeniden başlatmak amacıyla Anadolu'ya geldi (PRFRUS, 1922/II: 981).

Aynı konuda, 5 Aralık 1922'de Dışişleri Bakanlığı'na yolladığı yazıda, İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri Dolbare (Bristol o sırada Lozan'da olduğu için ona vekalet etmektedir), şirketin girişimleriyle ilgili şu bilgileri veriyor:

Chester imtiyazı şimdi, hattın her iki tarafında 20 kilometrelik bir alan içindeki madenlerin haklarıyla birlikte aşağıdaki demiryollarını inşa etmeyi düşünüyor: (1) Yumurtalık-Diyarbakır; (2) Samsun-Sivas-Harput-Musul-Süleymaniye-İran Sınırı; (3) Van Gölü-Harput; (4) Ankara-Sivas; (5) Sivas-Erzurum. Millet Meclisi Nafia Komisyonu ve Heyet-i Vekile, Nafia Vekaleti'yle yürütülen görüşmelerden tam olarak haberdar edilmektedir. Görüşmeler sonuçlanmak üzeredir (PRFRUS, 1922/II: 979).

Ankara'ya varan Arthur Chester ve Clayton-Kennedy, Imbre'nin tam desteğini aldılar ve onun aracılığıyla birçok bakanla görüştüler.

Birkaç hafta süren görüşmelerden sonra Kennedy, bana bildirildiğine göre, milliyetçi hükümetin görüşmelerin devamı için ön koşul olarak istediği otuz küsur bin dolarlık bir depozitoyu almak üzere Anadolu'dan ayrılıp İstanbul'a gitti.

Chester, hükümetle görüşmeleri sürdürmek üzere Ankara'da kaldı (Imbre'nin 7 Aralık 1922 tarihli yazısından, PRFRUS, 1922/II:982).

Bu arada Kemalistler, o sırada İstanbul'da bulunan Clayton-Kennedy'den şüphelenmeye başlamışlardı.

İstanbul'daki ABD Ticaret Temsilcisi Julian Gillespie, "onunla ilişkiye giren herkesten olumsuz ifadeler duydum" diye belirtti (Chester, 1983: 224).

Zaten Türkiye'nin Chester'ın projesine olumlu bakmasının en önemli nedenlerinden biri, girişimcilerin Amerikalı olması idi. İngiltere'nin işgal yıllarındaki Yunan yanlısı tavrından dolayı Türkiye'de bir İngiliz düşmanlığı hâkimdi. Türkler Clayton-Kennedy'nin İngiliz ajanı olabileceği yönünde bilgiler aldıklarını söyleyerek, Clayton-Kennedy'nin Anadolu'ya dönmek için yaptığı başvuruyu incelemeye alıp, Imbre'ye başvurdu ve Clayton-Kennedy'ye kefil olup olmayacağını sordu. Ancak Imbre'nin, Clayton-Kennedy Kanada vatandaşı olduğundan böyle bir şeye yetkili olmadığı şeklindeki cevabı üzerine Türkler, Anadolu'ya geçiş izni vermediler. Zaten Imbre de Arthur Chester'a, Ankara'daki görüşmelerde, Kanadalı da olsa İngiliz vatandaşı olan Kennedy ile birlikte olmasının pek iyi karşılanmayacağını söylemişti. Daha sonra Clayton-Kennedy, kasım ayı başlarında izinsiz olarak Anadolu'ya geçmek için, Haydarpaşa'dan İzmit'e gelince kendisini tutukladılar. Bir hafta tutuklu kalan Kennedy, daha sonra İstanbul'a geri gönderildi. Bunun üzerine Arthur Chester da bu sorunu çözmek üzere İstanbul'a döndü (PRFRUS, 1922/II:982).

Bu gelişmeler İstanbul'daki Amerikalı yetkilileri de zor durumda bırakmaktaydı. 5 Aralıktaki yazısında Dolbare, durumu Dışişleri Bakanlığı'na anlatıp, kendisine Clayton-Kennedy ile ilgili bu iddiaların doğruluğuyla ve Arthur Chester'ın şirketi temsil yetkisinin olup olmadığıyla ilgili olarak bilgi verilmesini istemekteydi. Ayrıca Dolbare, Arthur Chester'ın görüşmeleri sürdürmek amacıyla 6 Aralıkta Ankara'ya gitmek için İstanbul'dan ayrılacağını belirtmekteydi. (PRFRUS, 1922-II:980)

Dolbare'in sorusuna cevap 7 Aralıkta Dışleri Bakanı Hughes'dan geldi. Yollanan cevaba eklenen yazıda, Gothals, Kennedy ve Arthur Chester'ın şirketin yasal temsilcileri olduğunu ilan ediyordu. Ayrıca gerekli depozitin yatırıldığı da ekleniyordu (a.y.). Ama Imbre'nin bölgeden yolladığı yazılara bakılırsa en azından onun 7 Aralık tarihine kadar bu paranın yatırıldığından haberi yoktu. Ancak 10 Şubat tarihinde Amerika'ya yolladığı bir yazıdan, 30.000 dolar karşılığı olarak 50.000 lira yatırıldığını öğreniyoruz (DeNovo, 1963:223, dn 29).

Yukarıda sözü edilen 7 Aralık tarihli yazısında, Kennedy'nin İngiliz

ajanı olduğuna inanmak için hiçbir neden olmadığını belirten Dışişleri Bakanı Hughes, ayrıca, Dolbare'e şu bilgileri vermekteydi:

> Bakanlık, Gothals, Bernard ve Rousseau tarafından imzalanan güven anlaşması taslağının bir kopyasını aldı. Anlaşma, şirketin kontrolünü beş yıllığına üç Amerikalı kayyuma veriyor ve alınmaları halinde imtiyazların, hisselerin %49'unun Bernard'a ait olacağı yeni bir şirkete devredilmesini hükme bağlar (PRFRUS, 1922/II: 981).

Şirketin bölgedeki temsilcileri Clayton-Kennedy'nin İngiliz ajanı olduğu yönündeki söylentilere karşı uzun süre mücadele etmek zorunda kalmışlardı. Çünkü bu arada bu söylentiler kamuoyuna yansımış ve tam da Ankara yönetiminin anlaşmayı imzalamasının beklendiği bir anda Chester Projesi'ne kuşkuyla bakılır olmuştu. Ayrıca Arthur Chester'ın da İstanbul'a gitmesi üzerine şirketi Ankara'da temsil edecek kimse kalmamıştı. Bu durum şirkete karşı duyulan kuşkuyu iyice arttırdı. Nitekim 7 Aralık 1922 tarihli yazısında Imbre Ankara'dan şöyle yazıyordu:

> Burada hükümet çevrelerinde ve genelde yaratılan izlenim, Chester önerisinin fazla desteğe sahip olmadığıdır. Neredeyse üç ay uzayıp giden görüşmeler, görünüşe göre kesin bir sonuca bağlanmamıştır. Projenin büyüklüğü dikkate alındığında önemsiz bir meblağ olan depozito hazırlanmamıştır. Kennedy olayı hoş olmayan bir izlenim yarattı ve projenin İngiliz çıkar grupları tarafından desteklendiğine dair kuşkulara yol açtı (PRFRUS, 1922/II: 982).

Önce şirketin iki temsilcisi Arthur Chester ve Clayton-Kennedy arasındaki yetki mücadelesi, sonra da Clayton-Kennedy'nin İstanbul'da tutuklanmasının ardından yayılan olumsuz söylentiler sonucu ortaya çıkan sorunlarla ilgili haberler Amerika'ya ulaştığı sırada, Amerika'daki şirket yöneticileri arasında -geçici- bir anlaşmaya varılmıştı. Nitekim 9 Aralık 1922 tarihli telgrafında şirketin başkanı Gothals, Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla Clayton-Kennedy'e şöyle yazmaktaydı:

> Bu uçta bütün topluluklar şimdi uyumlu bir şekilde çalışıyorlar. Chester ile bütün meselelerde yakın işbirliği yapacağınızdan emin olun. Buradan yapılabilecek herhangi bir yardım olursa bildirin (PRFRUS, 1922/II: 983).

Amerika'da şirket içindeki bu gelişmeler üzerine, destek verme taleplerine daha sıcak bakan Hughes, temkini elden bırakmadan İstanbul'daki Yüksek Komiserine, Clayton-Kennedy'nin İngiliz ajanı olabileceğini düşünmek için bir neden olmadığını bildirerek şunları yazmaktaydı:

> Uygun olabilecek türden diplomatik destek (...) verebilirsin, fakat elbette görüşmelere katılmadan. Bakanlık, açık kapı ilkesini sürdürmek ve Amerikan çı-

kar topluluklarına fırsat özgürlüğü sağlamak arzusundadır; fakat Bakanlığın hiçbir ata oynamadığı ve bir tek Amerikan grubuna destek veremeyeceği akılda tutulmalıdır (PRFRUS, 1922-II: 981).

Bu arada, Aralık ortasında Clayton-Kennedy'ye Anadolu'ya geçme izni verilince (DeNovo, 1963:223, dn. 28), Arthur Chester ve Kennedy, Ankara'da Kemalist yönetimle görüşmeleri kaldıkları yerden sürdürdüler. Ancak Amerikan hükümeti, yukarıda birçok kez belirtildiği gibi, her seferinde, projeye diplomatik destek vermekten kaçınıyordu. Bunun nedenleri, aynı zamanda ileride şirketin alacağı imtiyazın neden uygulanmadığını da açıkladığı için önemlidir: 1) Chester Grubu'nun, sermayesi olmayan, maceracı girişimcilerden oluşması; 2) diğer uluslararası güçlerle görüşmeler ve onlarsız bölge sömürüsünün imkânsız olduğuna inanılması; 3) savaş öncesi dönemde şirkete verilen destek ve sonuçta uğranılan hezimet. Bu nedenlerle, Dışişleri yetkilileri, Chester Projesi'ni bir devlet girişimi olarak göstermek istemiyorlardı. Oysa Türk hükümetinin görmek istediği tam da buydu. Ancak, bu beklentileri hiçbir zaman gerçekleşmedi. Amerika aynı "temkinli" tavrını sürdürmekte kararlıydı. Nitekim, 15 Ocak 1923 tarihli yazısında Hughes, İstanbul'daki Yüksek Komiser Frederic R. Dolbare'e bu politikayı tekrarlamak üzere şunları söylemekteydi:

Gizli bilginize, Türk ya da eski Türk topraklarında aynı ya da benzer haklar elde etme çabasına ilgi gösterebilen rekabet halindeki Amerikan gruplarının varlığı karşısında Bakanlık, işbu hükümetin herhangi bir Amerikan grubunun başka herhangi bir grup karşısında başarısına özel ilgi gösterdiğine dair yanlış bir izlenim doğurabilecek her türlü eylemden uzak durmaya azami dikkat ve itina gösterilmesinin zorunlu olduğunu size bildirmek ister. (...) Haklar, tanınan bir otoriteden yasal olarak alınmışsa, işbu hükümetin daha kesin bir destek vermesi mümkün olabilir; fakat görüşme sürecinde, Amerikan çıkar topluluklarına gerekli diplomatik yardım verilirken, görüşmelerde doğrudan rol almaktan, ya da herhangi bir özel çıkar grubuna taraftarlık ya da tercih göstermekten sakınmalısınız (PRFRUS, 1923/II:1198-1199).

Hughes bu yazısında ayrıca, bölgede çıkar peşinde üç ayrı Amerikan grubunun bulunduğunu ve bunların hepsinin de destek için bakanlığına başvurduğunu belirtiyordu:

1) Mezopotomya petrollerinin paylaşımı için TPC ile görüşmelerini sürdüren büyük Amerikan petrol şirketleri.

2) Avukat Samuel Untermayer'in sözcülüğünü yaptığı Abdülhamid'in vârislerinden oluşan ve bölgenin petrollerinin kendilerine ait olduğunu iddia eden; imtiyazı aldıktan sonra Amerikan ve İngiliz sermaye çevrelerine satmak isteyen grup.

3) Chester Grubu (Ottoman-American Development Company).

Bakan, bu gruplardan hiçbirine öncelik tanınamayacağını tekrarlayarak, şunları söylemekteydi:

> Bakanlık, bu üç özel öneriyi ele alırken Amerikan vatandaşlarına ve çıkar topluluklarına gerekli diplomatik desteği vereceğini, fakat hiçbir ata oynamadığını ve bir Amerikan şirketinden esirgediği özel imtiyazlara başka birine veremeyeceğini açıkça belirtti (PRFRUS, 1923/II:1198-1199).

Hughes'un değindiği bu üç grup, aynı zamanda, 20 Kasım 1922'de başlayıp 4 Şubat 1923 tarihinde sona eren Lozan'daki görüşmelerde de kulis yaparak etkili olmaya çalışıyordu.[4] Kemalistlerle son bir pazarlık için toplanan konferansa, İngiltere, Fransa, İtalya, Yunanistan, Sırp-Hırvat-Sloven Krallığı, Japonya hükümetleri "taraf" olarak katılıyordu. Karadeniz kıyı devletleri olarak, Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan'ın katılması da kabul edildi. ABD ise konferansa, kendi isteğiyle, sadece gözlemci olarak katılıyordu. Amerikan heyetinin en etkili ismi olan Bristol, Kemalist hükümet yanlısı biri olarak, kendi hükümetine Ankara hükümeti lehinde mesajlar yolluyordu. Heyetin diğer iki temsilcisi ise Child ve Grew idi:

> Birleşik Devletler İtalya Büyükelçisi Richard Washburn Child ve İsviçre Ortaelçisi Joseph Grew'e Konferansa gözlemci olarak katılma talimatını verdi (Shwadran, 1973: 219).

Amerikalı yetkililer, kendilerinden destek bekleyen Amerikalı gruplardan hiçbirini dışlamadan ve hiçbirine tam destek vermeden gelişmeleri izlemekteydi. Ancak bunlardan birinci grup bu arada büyük mesafe kat etmişti.[5] Bu grup, Amerikan yönetimi tarafından diğerlerine göre daha çok ciddiye alınmaktaydı ama, Mezopotamya'nın konumunun belirsizliği, Amerikalı yetkilileri, "tüm ihtimallere hazır olma" yoluna itmekteydi.

Bu iki gruptan birincisinin temsilcisi konumundaki A. C. Bedford, 22 Haziran 1922 tarihinde, yedi Amerikan firması adına Dışişleri'ne bizzat başvurarak, şirketler arasında yürütülmekte olan Mezopotamya petrolleri hakkındaki görüşmelerle ilgili tavrını sordu. 24 Haziran tarihli cevabi yazıda, TPC'nin iddia ettiği eski imtiyazın geçersizliği konusundaki gele-

---

4 Birinci dönemle ilgili görüşme ve yazışmalar için bkz. Şimşir, 1990:çeş.yer. Ayrıca bkz. CH, 1923-4:282-286, 311; Nur, 1992:39-215; Aydemir, 1985:97-120; Aydemir, 1984:225-253; Hurewitz, 1983:498-504. Bu sırada, Lozan görüşmeleriyle ilgili TBMM'deki tartışmalar için bkz. Demirel, 1994:505-507.

5 Çok önceden başlamış olan TPC ile görüşmeleri sürdüren bu büyük Amerikan petrol şirketlerinin daha önceki girişimleri için bkz. Yedinci Bölüm.

neksel tavrını ve "ticari fırsat eşitliği" genel prensibini hatırlatan bakanlığın Bedford'a cevabı aynı yönde oldu:

> Bununla birlikte, diplomatik temsilcilerimizin elde etmeye çalıştıkları fırsatlardan Amerikan girişiminin yararlanmasını önleyecek şekilde durumun pratik yanlarını görmezlikten gelmek, ya da diplomatik bir anlaşmazlığı gereksiz yere uzatmak, ya da güçlükler çıkarmak Bakanlığın arzusu değildir (PRFRUS, 1922/II: 337. Ayrıca bkz. Shwadran, 1973:207).

Bedford 27 Haziran 1922'de yolladığı yazıda, Amerikan Grubu içinde görüşmelere katılan yedi firmanın da tamamen Amerikan firması olduğunu ve hükümetin, (TPC'nin eski, tartışmalı imtiyaz hakkı yerine) "bölgenin yeni hâkimlerinden yeni bir imtiyaz alınması" önerisine katıldığını belirtmekteydi (PRFRUS, 1922/II:337-338; Shwadran, 1973:207; Evans, 1965:306-307).

Bedford, Dışişleri'ne yolladığı yazısına ek olarak bir kopyasını gönderdiği, TPC adına görüşmeleri yürütmekte olan Anglo-Persian Oil Company şirketi başkanı Sir Charles Greenway'e 26 Haziranda yazmış olduğu yazıda Dışişleri'nin tavrını bildirmekteydi. Bu yazıda ayrıca Amerikan tarafının yeni kurulacak şirketteki pay oranını da gündeme getirmekteydi:

> İlgili yedi Amerikan şirketi, Dışişleri Bakanlığı'nın Amerikan katılımıyla ilgili görüş ve sorularını değerlendirdi ve görüşleri şudur: Bana gösterdiğiniz oran, Amerikan çıkar topluluklarına ayrılana denk bir oran olacağına göre yeterlidir. Eğer yukarıda verilen bilgi üzerine Amerikan grubunun temsilcisinin Turkish Petroleum Company ile ayrıntıları görüşmek üzere Londra'yı ziyaret etmesini gerekli görürseniz, böyle bir temsilci seçilir ve muhtemelen 18 Temmuzdan önce yola çıkmalıdır (PRFRUS, 1922/II:339. Ayrıca bkz. Shwadran, 1973:206).

Bu görüşmelerde "oran" sorunu iki taraf arasındaki en önemli sorun olarak ortada durmaktaydı hâlâ: 4 Ağustos 1922 tarihinde Londra'daki Amerikan Büyükelçisi George Harvey, kendi Dışişleri'ne, TPC'nin Amerikan Grubu'na yüzde 12 önermeye karar verdiklerini yazmaktaydı. Ayrıca Teagle'ın bu oranı az bulduğunu da sözlerine eklemekteydi (PRFRUS, 1922/II:34 ve Shwadran, 1973:206).

Bu sorun Amerikalı bakanlar arasındaki yazışmalara da konu oluyordu:

> Ticaret Bakanı Herbert Hoover, 19 Ağustos'ta Hughes'a Teagle grubunun farklı petrol topluluklarının dürüst temsilcisi olarak düşündüğünü ve ABD grubunun en azından dörtte bir hisseye sahip olması gerektiğine inandığını yazdı. "Bu", diyordu Hoover, "muhtemelen asli bir önemden çok bir milli onur meselesidir" (Chester, 1983: 224).

Görüşmeler sürdükçe Amerikan hükümeti bu grubu her gün daha çok ciddiye alıyor, ama bölgedeki durumun belirsizliği ve özellikle Kemalist hükümetin başarıları, Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın temkinli tavrını sürdürmesine ve mevcut Amerikan girişimcilerden herhangi birini "küstürmemeye" çalışmasına yol açıyordu. 22 Ağustos 1922 tarihinde Dışişleri Bakanı Charles Evans Hughes, Jersey Standard'ın başkanı W. C. Teagle'a şunları yazmaktaydı:

> Açık Kapı politikasını desteklerken, bu hükümetin arzusu pratik olmayan ve teorik ilkeleri saptamak, ya da Amerikan şirketlerinin yabancı girişimlere katılmalarının önüne engeller koymak değil, aksine Amerikan şirketlerine isterlerse bu tür girişimlere katılmaları için fırsat yaratmaktır (PRFRUS, 1922/II: 343-345).

25 Ağustos 1922 tarihinde, W. C. Teagle, Amerikan Dışişleri Bakanı Hughes'a bölge petrolleriyle ilgili olarak TPC ile görüşmekte olan Amerikan Grubu'nun tek ciddi girişimci olduğunu, İngilizlerin % 20 pay vermeye şimdiden razı olduklarını belirtmekteydi. (Chester, 1983:224)

Daha 1922 Temmuzunda toplanan Londra Konferansı sırasında, TPC yetkilileri, ABD'nin bölge petrollerinin işletilmesi konusundaki tavrına destek verdiklerini, onlarla ortaklığa hazır olduğunu göstermişlerdi. Bu konferans sonucunda TPC, Exhibit "A" adı verilen ve Teagle tarafından hazırlanan bir taslakla, bölgede ABD'nin "açık kapı" yöntemini benimsediğini ilan ediyordu. Bu taslağa göre, TPC araştırmalarını sürdürmek için, anlaşmanın yapılmasından sonraki iki yıl içinde, kendisine her biri 16 milkare (41,44 kilometrekare) 12 bloktan oluşan kara parçası seçecek; geri kalan 15.000 milkare (38.849,5 kilometrekare) alan ise tüm şahıs, şirket ve ortaklıkların araştırmalarına açık olacaktı. Amerikan şirketler grubu kendi Dışişleri'ne, Exhibit "A" konusundaki görüşünü sorunca, şu cevabı aldı: Dışişleri'nin amacı, Amerikan şirketlerinin önüne birtakım engeller çıkarmak değil, bu ortaklık girişimlerini desteklemektir. Hughes, bu taslağın Amerika'nın "açık kapı" politikasına uygun olduğunu söyleyerek, Amerikan şirketlerinin eşit pay alması şartıyla bunu destekliyordu. Dışişleri'nin bu yaklaşımı, 1922 yılı sonlarında Amerikan şirketlerini umutlandırmıştı ama Amerikan şirketlerinin TPC içinde edineceği pay henüz belli değildi. İki ülkenin yetkilileri arasında bu konudaki görüşmeler sürmekteydi. TPC'nin ilk başta önerdiği % 12, Teagle tarafından çok az bulunmuştu. Teagle, hükümet yetkililerine, % 20 pay ve şirket yönetiminde diğer ortaklarla eşit söz hakkı alınabileceğini söylemişti. Bu hisse, Dışişleri ve Ticaret bakanlıklarının desteğindeki yedi büyük Amerikan şirketi arasında paylaştırılacaktı. Bu şirketlerden oluşan Ameri-

kan Grubu, Hughes'un yukarıda sözünü ettiği üç gruptan birincisini oluşturuyordu.[6]

Lozan'daki görüşmeler sırasında Amerikan delegasyonu hâlâ, hiçbir tarafa tam olarak angaje olmadan ve herhangi birini dışlamadan, gözlemci olarak görüşmelere katılıyordu. Bölge politikalarıyla ilgili ilkeleri, "açık kapı" ve "fırsat eşitliği" idi.

Lozan'daki en tartışmalı konunun Musul sorunu olacağı başından beri belliydi.

> Musul vilayetinin kime verileceğiyle ilgili kararın temelleri, etnografik, siyasal, tarihsel, coğrafi, ekonomik ve askeri olacaktı. Bu temeller olgu sorunu olmalarına karşın, iki taraf da çelişkili veriler sunuyordu. Bununla birlikte, her iki taraf da bölgedeki nüfusun çoğunluğunun Arap olmadığı, dahası nüfusun tek başlıca unsurunun Kürt olduğu konusunda temelde hemfikirdi. Fakat Türkler Kürtlerin Türk nüfusun bir parçası olduğunu iddia ederken, İngilizler de Kürtlerin Türk olmadığını ileri sürüyordu. Nüfusun bileşimi, Kürtlerin ırksal kökeni, Kürtlerin konuştuğu dilin doğası, vilayetin ekonomik gerçeklikleri ve askeri önemiyle ilgili çelişkili rakamlar sunuluyordu.[7]

Aslında Musul sorunu, farklı bağlamlarda farklı anlamlar taşıyordu:

> Bir İngiliz-Türk sorunu olarak Musul sorunu tamamen bölgesel anlamıyla şekillenirken, petrol açısından bir Britanya-Amerika çatışmasının konusu haline geldi (Hoffmann, 1927: 125).

Kemalist hükümet, o sırada İngiliz işgali altındaki Musul'un kendi sınırları içinde olduğunu iddia ediyordu (Sonyel, 1991:308). Ancak bu, bölgenin yabancı yatırımlara kapalı olacağı anlamına gelmiyordu: "Lozan Barış Konferansı müzakerelerinde takip olunacak esaslar hakkında tanzim olunan Başbakanlık kararı"nda, "Irak Hududu" ile ilgili olarak şunlar söylenmektedir:

> Süleymaniye, Kerkük ve Musul livaları istenecektir. Konferansta bundan farklı olmak üzere tahassür edecek şekli için Heyet-i Vekile'den talimat alınacaktır. Petrol vs imtiyazat meselesinde İngilizlere bazı menafi-i iktisadiye temini görüşülebilir (AMDP-I, 1981:497).

Genelde ülke kalkınması için, özellikle büyük yatırımlarda yabancı ser-

---

6 DeNovo, 1963:191; Wilson, 1971:192. 9 Aralık 1922 tarihinde *Frankfurter Zeitung*'da yayımlanan bir yazıdan, bu pazarlıkların Almanya'da da ilgiyle izlendiğini öğreniyoruz.

7 Shwadran, 1973: 219. Lozan görüşmelerinde Musul sorunu için bkz. Sonyel, 1991:306-311.

maycnin (Osmanlı döncminden alınmış bazı dersler sonucu, sömürge benzeri koşullardan uzak bir şekilde çalışması şartıyla) zorunlu olduğuna inanan Kemalistler için, bölge petrollerinin çıkarılması ve işletilmesi de doğal olarak yabancı yatırımcılarla işbirliğiyle mümkündü. Nitekim, bizzat Mustafa Kemal, Yunanistan'a karşı kesin zaferin kazanıldığı, Chester Grubu'nun temsilcilerinin Ankara'da imtiyaz başvurusunda bulunduğu bir sırada ve Lozan görüşmelerinin başlamasından az bir süre önce, 27 Eylül 1922'de *Daily Telegraph*'ta (Londra) yayımlanan bir röportajında, Musul konusunda, ABD'nin "açık kapı" politikasına benzer bir politikayı savunuyordu:

> "Ekselansları, uluslararası siyaset üzerindeki bütün etkileriyle birlikte petrol sorununu inceleyenler, Büyük Britanya'nın büyük petrol yataklarına ulaşması, ya da birinci derecede büyük güç olmaktan çıkması gerektiğini bilir. Bu nedenle, bana göre, Mezopotamya, Kuzeydoğu Cebel ve Hamrin'deki petrol alanları sorunu İstanbul'dan daha önemlidir, belki de Boğazlar kadar önemlidir. İngilizlerin Mezopotamya petrolleriyle ilgili hak taleplerine karşı milliyetçi Türk hükümetinin tutumunu ifade eder misiniz?" diye soruldu.
> "Söz konusu bütün topraklar," diye yanıtladı Kemal Paşa, "Misak-ı Milli'de bahsedilen toprağın bir parçası olan Musul vilayeti içindedir. Bu toprağın büyük çoğunluğu Türk'tür. Bu bölgedeki petrol alanlarını işletmek için bu toprağa sahip olmanın zorunlu olduğunu sanmıyorum. Örneğin, Amerika ülkemizde siyasal tutkulara sahip olmadıkça, Amerikalıların Türkiye'deki petrol alanlarını işletmesine kimse karşı değildir. İngiltere benzer bir tutum izlerse, bu, kendi bakış açısından da makûl bir tutum olur."
> "Büyük Britanya Mezopotamya'daki Kürt topraklarından geri çekilirse, oradaki petrolleri işletme imkânına sahip olacağını varsayabilir miyim?" diye sordum.
> "Öteki uluslarla aynı imkâna sahip olacaktır" diye yanıtladı (Şimşir, 1981: 24-25).

Aslında Kemalistler daha başından beri bölgenin petrol rezervleri konusunda, (Amerika'nın tavrına benzer bir şekilde) "açık kapı" politikasını savunuyordu. Milliyetçiliğin ve ulus-devletleşme akımının güçlendiği bir dönemde, onunla birlikte tüm dünyada güçlenen "milli iktisat" anlayışına ve (özellikle sosyalist Sovyet politikalarının etkisiyle dünya çapında gelişen) "ulusal kaynaklara sahip çıkma" anlayışına oldukça ters olan (ve 1990'larda, Kuveyt sorunu sırasında, "yeni dünya düzeni" politikacılarının savunduğu, "Ortadoğu'daki petrol kaynaklarının insanlık malı olduğu" tezine benzeyen) bu anlayış, daha 1921 yılının başında, Mustafa Kemal tarafından dile getiriliyordu. Yine 1921 Şubatında, *Public Ledger-Philadelphia* muhabirinin Musul petrolleriyle ilgili sorusuna verdiği cevapta, Musul petrolleri "bölge halkının ve bütün insanlığın ortak yararı

uğrunda serbestçe işletilmelidir" diyen (AMDP-I, 1981:274) Mustafa Kemal epey "globalist" bir tavır sergilemektedir.

Türk milliyetçilerinin bu konudaki "açık kapı" politikalarına rağmen, Musul'un kendi ulusal sınırları içinde kalması konusundaki ısrarları, Amerikan şirketlerini "yanlış ata oynayıp oynamadıkları" kuşkusuyla karşı karşıya getirdi. Gerçi yukarıda belirttiğimiz gibi, Amerika, (savaş öncesi büyük mesafe kateden Chester Projesi ve şimdi aynı projeyi Kemalistlere onaylatmak isteyen Chester Grubu aracılığıyla) bu ihtimale de hazırdı (Shwadran, 1973:217). Bu durum büyük Amerikan şirketlerini tedirgin etmiş olacak ki, Walter Teagle "acaba, TPC yerine Türk milliyetçileriyle işbirliği yolları aramalarının daha doğru olup olmayacağı" konusunda Dışişleri'nden tavsiye talebinde bulunmuştu. Dışişleri (bizzat bakan Hughes aracılığıyla) her zamanki gibi, bu konudaki kararı şirketlerin kendilerine bıraktığını bildirdi. Doğrusu Amerikan Dışişleri, "ciddiyetleri ve iddialarının yasal güçleri oranında" tüm Amerikalı girişimcilere destek olmaktaydı. Genel politika, bu yolla her ihtimale karşı Amerika'yı bölgenin petrol zenginliklerinden mahrum bırakmamaktı (DeNovo, 1963:192).

1922 Ekiminin ikinci yarısında Walter C. Teagle'dan Dışişleri Bakanı Hughes'a gönderilen bir mektupta şu belirtiliyordu: Yakındoğu'daki son gelişmeler, özellikle Lozan barış konferansındaki Türk delegasyonuna gönderdiği talimatlarda Mustafa Kemal Paşa'nın petrol imtiyazlarıyla ilgili beyanı, Turkish Petroleum Company ile görüşmeleri sürdüren Amerikan grubuna, bütün durumu yeniden değerlendirme gereğini hissettirdi. Kemal'in Sevr Antlaşması'nın yeni Irak krallığına dahil ettiği Kürt topraklarının Türkiye'ye iadesindeki ısrarı özellikle rahatsız ediciydi.

17 Kasım 1922'de A. C. Bedford, Amerikan grubu ile Turkish Petroleum Company arasındaki görüşmeler ışığında, Amiral Chester'ın imtiyazıyla ya da yakın zamanda Chester'ın Türk hükümetinden aldığı herhangi bir ödünle ilgili Bakanlığın herhangi bir bilgiye, ya da söz konusu imtiyazın geçerliliği ve süresiyle ilgili herhangi bir fikre sahip olup olmadığını Dışişleri Bakanlığı'ndan sordu. 22 Kasım tarihli cevap, eski Osmanlı İmparatorluğu'ndaki imtiyazlarla ilgili öteki Amerikan gruplarının yürütmüş olabileceği görüşmeler hakkında Bakanlığın gruba bilgi vermek durumunda olmadığını açıkça belirtiyordu.

Gerekli değerlendirmeden sonra, Amerikan grubu en iyi şansının Turkish Petroleum Company ile olduğu sonucuna vardı ve 29 Kasım 1922'de, değişen koşullar altında bile ve hatta Büyükelçi Child'ın Musul vilayetinin tamamının ya da bir kısmının Türk egemenliğine devredilebileceğini Bakanlığa bildirdiğinden haberdar olduktan sonra bile grup, Amerikan petrol sanayiine Mezopotamya petrol kaynaklarının işletilmesine katılma olanağı sağlamanın en doyurucu yolunun, Turkish Petroleum Company'de birleşen İngilizlerle ve Fransızlarla birlikte katılmak olduğunu Dışişleri Bakanlığı'na ima etti (Shwadran, 1973:217-218).

İlk başlarda Lozan'da yayılan, İngilizlerin Musul'u Türklere bırakabilecekleri dedikodusu Amerikan Grubu'nu oldukça endişelendirmişti, ama daha sonra TPC'den aldıkları, bunun gerçek olmadığı yönündeki teminat kendileri için rahatlatıcı oldu. Nitekim Lozan'daki gelişmeler de İngilizlerin Musul'dan vazgeçmeye pek niyetli olmadıklarını gösteriyordu:

> Lord Curzon, Musul sorunu konusunda İngilizlerin boyun eğmeyeceğini açıkça Konferansa ima etti. Her iki tarafın uzlaşmaz tutumunu kavrayan Curzon, bağımsız bir soruşturma ve karar için konuyu Milletler Cemiyeti'ne götürmeyi teklif etti. Türk delegasyonu hakemliğe sunmayı reddetti; Türkiye, Musul üzerinde hâlâ hükümranlığı bulunduğunu ve doğal mirasını hakemliğe sunmayacağını savunuyordu. Bunun üzerine Curzon, Türkiye'nin inadının savaş anlamına gelebileceği tehdidinde bulundu; ters bir karar alınması durumunda Ankara'dan Musul yönüne Türk birliklerinin kaydırılabileceği haberini aldığını duyurdu. Türk delegasyonu inatla hakemliği reddetmeye devam edince, Curzon, Milletler Cemiyeti Sözleşmesi'nin 11. maddesine başvurmak zorunda kalacağını duyurdu.
>
> Bu durum, Fransızları çok nazik bir konuma soktu. Ne açıkça Türklerden yana olabiliyorlardı, ne de Türkiye ile Büyük Britanya arasındaki düşmanlıkların yeniden canlanmasına izin verebilirlerdi. Fransız delege M. Bompard, durumun ciddiyetinin, kapıdaki felaketi önlemek amacıyla müdahale etme görevini kendisine dayattığını ilan etti ve Türk delegasyonunu, İngiliz önerisini toptan reddetmemeye zorladı. Yine de Türk delegasyonu öneriyi reddetmede inat etti; bunun üzerine Lord Curzon, hemen Milletler Cemiyeti Konseyi'nde Türkiye aleyhine dava açacağını duyurdu.
>
> 31 Ocak 1923'te Türk delagasyonunun eline bir anlaşma taslağı tutuşturuldu. Sınırlarla ilgili 3. Madde, Irak'la ilgili olarak şunu belirtiyordu: "Dicle üzerinde, maddenin (1) paragrafında [Suriye'yle ilgili] işaret edilen sınırın son noktasını oluşturan noktadan itibaren:
>
> Milletler Cemiyeti Konseyi'nin vereceği karara uygun olarak saptanacak bir sınır."
>
> Aynı gün Curzon, İngiliz hükümetinin Cemiyet Konseyi'ne başvurduğunu duyurdu.
>
> Birçok nedenden ötürü Türkler, konunun Cemiyet'e gitmesine izin vermemeye kararlıydılar; 4 Şubatta İsmet Paşa, bir yıllık bir dönem içinde Büyük Britanya ile Türkiye arasındaki ortak bir anlaşmayla halledilmek üzere Musul sorununun Konferans programından çıkarılmasını önerdi. Bu öneriye Lord Curzon, konu Cemiyet'e zaten bildirilmiş olduğu için bunun söz konusu olmadığı; fakat taraflar arasında bir yıllık doğrudan görüşmeler önerisini kabul etmeye hazır olduğu ve İngilizlerin Konsey'den bu dönem boyunca davayı görüşmemesini isteyeceği, bu arada bölgedeki statükonun korunacağı yanıtını verdi.
>
> Bunun üzerine Konferansa ara verildi (Shwadran, 1973: 220-221).

Musul konusunda kesin bir sonuca ulaşılamadan ara verilen Lozan'daki görüşmeler sırasında en önemli tartışma konularından biri de "eski imtiyazlar" konusu oldu. Özellikle TPC'nin, eski imtiyazların geçerli olması yönünde yaptığı baskı Türk delegasyonu ve Türk kamuoyunda sert tepkilere neden oldu (Meray, 1969:342-377).

Lozan'daki bu görüşmeler sırasında, Chester Grubu'nun imtiyaz girişimlerine en büyük tepkiyi veren, daha önce kendilerine verilmiş bir hakkın çiğnendiğine inanan Fransızların baskısı üzerine, İsmet Paşa 30 Aralık 1922'de bir telgrafla Ankara'ya Fransızların Chester Projesi hakkındaki rahatsızlıklarını iletiyor ve şunları söylüyordu:

> Chester Projesi'nin Fransızlarla ahdınıza münafi olduğu ya'ni aynı imtiyazatı evvelce Fransızlara vermiş olduğumuz haberi alınıyor. Amerikalıları bu vâsıta ile hüsn-i münâsebata sevketmek ve Fransızları beyhûde yere büsbütün tahrik etmemek için imtiyaz muâmelesinin tehiri varid-i hatır olmakta ise de bu bâbda hey'etin tenvir buyurulması müsterhamdır (Şimşir, 1990:299).

Bunun üzerine, imtiyaz anlaşması imzalanan şirketin "hükümetin bir müteahhidi sıfat mahiyetini haiz" olduğunu belirten Rauf Bey, 4 Ocak 1923 tarihinde kendisine şu cevabı vermektedir:

> Amerikalı Çester ile ve refiki ile müzakereyi menâfik-ı vataniye nokta-i nazarından daha muvaffık gördüğünden müzâkerata devam edileceği Nafia Vekaletinden bildirilmiştir (*age.*:324).

Daha sonra Ankara'dan (Hüseyin Rauf'tan), Lozan'a (İsmet Paşa'ya) yollanan 25 Ocak 1923 tarihli bir telgrafta, projenin BMM'nin onayına yollanması konusunda İsmet Paşa'nın fikri sorulurken, yine Fransızların bizzat Ankara'daki Chester aleyhine girişimlerine değinilerek şöyle deniyor:

> Çester projesinin Nafia Vekaletince müzakeresi hitam bularak Hey'et-i Vekile'ye sevk edildi. Meclis'e sevki zamanı mıdır? Fransızların da buraya paralı adamları gelmekte ve projeyi akamete sevk için uğraşacakları da hissolunmaktadır. Mütalaanızın sü'at-ı iş'arını rica ederim (*age.*:437).

Bunun üzerine İsmet Paşa şu cevabı vermektedir:

> Fransızlar bize hiçbir şeyde müsâid değildirler. Onlardan hayır yoktur. Sulh olmadığı halde dahi inşâata devam etmek ve ikrazı yapmak şartını ayrıca temin ederek Çester'i tercih etmek muvafiktır (*age.*:446).

Anlaşılan, iddia edildiği gibi, Kemalistler Chester'ın Lozan'da kendi işlerini kolaylaştıracağı konusunda hiç de o kadar iyimser değildirler. Ni-

tekim, Amerikalıların bir türlü gerçekleşmeyen desteklerini hâlâ beklerken, Fransızların kesin muhalefetini de hesaba katmaları gerektiğinin bilincinde olmalarına rağmen, Kemalistler Chester Grubu'nda ısrarlıdırlar.

Lozan görüşmeleri sürerken, Amerikan Grubu, 12 Aralık 1922 tarihinde TPC'nin İngiliz ortaklarıyla geçici bir ön-anlaşmaya vardı. Bu anlaşmaya göre Amerikan Grubu şirketin %24'ünc sahip olacaktı. İngilizler (Anglo-Persian), Fransızlar ve Royal-Dutch'a bağlı Shell şirketi de aynı oranda (%24) paya sahip olacaktı. Geri kalan %4 oranındaki pay da -geleneğe uygun olarak- (bu arada İngiliz vatandaşlığına geçmiş bulunan) Kalusd Gülbenkyan'a bırakılacaktı. Anglo-Persian şirketinin yaptığı, pay oranını azaltma fedakârlığının karşılığı olarak da, kendisine yıllık hampetrol üretiminin %10'u ücretsiz olarak verilecek; petrol taşıması için de onun kontrolündeki boru hattı ücret karşılığında kullanılmaya devam edilecekti. En önemlisi de, Avrupalı ortaklar, bu anlaşma karşılığında Amerikan Dışişleri'nin Lozan görüşmelerinde TPC'nin haklarını savunmasını talep ediyorlardı (PRFRUS, 1922/II:347-348; DeNovo, 1963:192-193; Shwadran, 1973:209; Chester, 1983:224-225). Ancak bu talepleri Hughes tarafından kabul görmedi. Amerikan Dışişleri, TPC'nin iddiaları yasal bir statü kazanmadan onun arkasında yer alıp, diğer Amerikan gruplarını dışlamaya taraftar değildi (Shwadran, 1973:218; Chester, 1983:225). Bunu da, kendisine başvuran tüm taraflara defalarca yazılı olarak bildirmekteydi. Bunun üzerine Amerikan Grubu, İngilizlerin "hampetrolün üretiminin %10'unun ücretsiz olarak kendilerine verilmesi" talebini bahane ederek 31 Ocak 1923 tarihinde bu anlaşma taslağını kabul etmediklerini bildirdiler. Ancak taraflar arasındaki köprülerin atılmaması için de tüm çabalar sürdürülmekteydi. Bunun sonucu olarak, Lozan görüşmelerine verilen arada (Chester Grubu Ankara hükümeti nezdinde büyük başarılar elde ederken) 25 Mart ve 14 Nisan 1923 tarihleri arasında, New York'ta toplanan konferansta taraflar tekrar bir araya gelerek bir çözüme ulaşmanın yollarını aradılar. Konferansa İngiliz ve Hollandalı temsilciler katılırken, Fransızlar temsil edilmemekteydi. Anglo-Persian Oil Company'den şirketin yöneticilerinden, aynı zamanda Turkish Petroleum Company'nin genel müdürü olan H. E. Nichols'un ve yardımcısı E. H. Keeling'in katıldığı bu konferanstaki tartışmalardan sonra, yeni bir ön-anlaşma imzalandı. Varılan bu anlaşmaya göre, TPC savaş öncesine ait imtiyaz iddialarından vazgeçecek; şirket Musul ve Bağdat petrolleri için Irak hükümeti ile görüşmeler yapacaktı (PRFRUS, 1923/II:243-245).

Hughes'un yukarıda sıraladığı Amerikan çıkar gruplarından ikincisi ise, Amerikan hükümetince diğerleri kadar ciddiye alınmamakla birlikte, bazı diplomatlar tarafından (belki de bir koz olarak) desteklenen, Samuel Un-

termayer'in temsil ettiği gruptu. Abdülhamid'in vârislerinden oluşan bu grup, mevcut uluslararası belirsizlikten yararlanmayı ve tüm dünyanın göz diktiği bölge petrollerine hukuk savaşı yoluyla sahip olup, elde edeceği hakkı büyük Amerikan petrol şirketlerine satmayı planlıyordu. Abdülhamid'in mirasçıları olan toplam 22 şehzade ve sultan, daha 1918 yılında bir araya gelerek bir şirket kurmuşlar ve Amerikalı avukatlardan Samuel Untermayer'i de yasal temsilci ilan etmişlerdi. Untermayer bizzat Lozan'a giderek delegeler üzerinde etkili olmaya çalışmıştı.[8]

Konuyla ilgili Almanca bir kaynakta şu bilgilere rastlıyoruz:

> Untermayer karteliyle ilgili olarak işin mahiyeti şudur: Bu tuhaf grubun hukuki gerekçeleri Anadolu Demiryolları Şirketi'nin sözleşmesine dayanıyordu. Gerekçe şöyleydi: 1904 yılında yapılan sözleşmeyle, Almanlara kullanımı kendi tercihlerine bağlı bir hak tanınmış, oysa Almanlar bu hakkı "kullanmamıştı." İşte bu nedenle de bu hak artık "ortadan kalkmıştır," öyleyse imtiyaz hakları yeniden ilk sahibine geri dönmek durumundadır. İmtiyazın ilk sahibi Hazine-i Hassa adına Sultan Abdülhamid'in şahsı olduğuna göre, şimdiki sahipleri Abdülhamid'in sürgünde yaşayan ve Mezopotamya petrolleri üzerindeki kuşkulu mülkiyetlerini Yüzbaşı Bennett yönetimindeki bir Amerikan grubuna "devreden" mirasçılarıdır. Hukuki temsilcisi Dr. Untermayer'in adlandırdığı şekliyle Bennett Grubu, Golglich tarafından Sultan Abdülhamid'in hukuki halefi olarak görülmek zorundadır. Bennett Grubu en azından Deutsche Bank grubunun eski pozisyonunda olmalıdır. Untermayer karteli Dr. Untermayer ve Yüzbaşı Bennett'in kişisel katılımıyla Lozan'da temsil edilmekle birlikte, görüldüğü üzere Amerikan petrol politikasında ciddi olarak kullanılmadı; çünkü Chester imtiyazlarının içeriği çok daha dolgun görünüyordu (Hoffmann, 1927: 110-111).

Sonuç olarak, Amerikan Dışişleri bu gruplardan hiçbirini dışlamadan, "tüm ihtimalleri göz önüne alarak" hareket etmekteydi. Bu nedenle, Dışişleri Bakanı 12 Aralık tarihli yazısında aynı şeyi tekrarlıyordu:

> Bu Bakanlık, Amerikan çıkar topluluklarını dışlayan herhangi bir düzenlemeyi destekleyecek bir tutum alamaz (PRFRUS, 1922/II: 349).

Bu cümlelerle ilgili olarak, Shwadran'ın, benim de katıldığım yorumu şu:

> Amerikan çıkar topluklarının dışlanmasına yapılan gönderme, yeni durum karşısında Türkiye'de tekrar gündeme getirilmekte olan Chester imtiyazına göndermeydi (Shwadran, 1973: 213).

---

8 DeNovo, 1963:191; Shwadran, 1973:218; PRFRUS, 1923/II:1199; PSQ, 1924: 276; Şimşir, 1990:294, 340; CH, 1923-3:933 ve "The Mesopotamian Oilfields", Oil Engineering and Finance, 17 Şubat 1923: 204.

Chester Grubu ise, bizzat Amerikan Dışişleri ve dolayısıyla onların belirlediği Lozan'daki delegeler üzerinde etkili olarak Birinci Lozan görüşmelerinde bir sonuca varmak istiyordu. Ama Chester Grubu'nun asıl başarısı Lozan'dan çok, Ankara'daki girişimlerinde söz konusuydu:

İlk başlarda Clayton-Kennedy ve Arthur Chester ikilisinin Ankara'da yaptıkları görüşmeler yeni bir engelle karşılaşmıştı. Ankara hükümetinin gözünde Chester Projesi'nin bir rolü de uluslararası pazarlıklarda Amerika'nın desteğini almaya yardım etmekti; oysa Lozan'daki Amerikan temsilcilerinin (dolayısıyla Amerikan hükümetinin) ilgisiz tavrı, Chester Grubu'nun Ankara'daki iki temsilcisinin işini zorlaştırmaktaydı.

Nitekim 6 Ocak 1923 tarihli yazısında Clayton-Kennedy bunu İstanbul'daki Dolbare'e bildirdi. Dolbare ise bu konu hakkında, 17 Ocak 1923'te Hughes'a şunları yazmaktaydı:

> Bundan çıkan doğal anlam şudur: Azınlıklar ve Ermeni yurdu sorunu üzerine Amerikan delegasyonunun tavrını gören Lozan'daki Türk delegasyonu, Türk basınındaki anti-Amerikan propagandanın, Chester Projesi'yle ilgili görüşmelerin kesilmesiyle birlikte Amerikan delegasyonunun tutumunu değiştirip Türk bakış açısına daha uygun bir tutum almasına neden olabileceğine inanmıştır (DeNovo, 1963:224-225).

1923 yılının ilk günlerinde, -yukarıda sözünü ettiğimiz- Chester Grubu'nun mali gücü olmadığı yönünde propagandalar da sürmekteydi. Türkiye'deki Amerikan resmi çevreleri de zaten aynı kanıya sahipti. Amerikan Dışişleri ise gruba hâlâ kuşkuyla bakıyordu. Fransızlar başından beri şiddetle gösterdikleri tepkiyi sürdürüyorlardı. Olayları ilgiyle izleyen İngiliz-ler ise, TPC'nin "kazanılmış" hakları ile çakıştığına inandıklarından bu projeye karşı çıkmaktaydılar.

Tüm bu muhalif güçlere rağmen, bu arada Ottoman-American Development Company'nin temsilcileri (Clayton-Kennedy ve Arthur Chester) ile Ankara hükümetinin temsilcisi Feyzi Bey arasındaki görüşmeler sonrasında hazırlanan anlaşma taslağına son şekli verilerek (11 Ocak 1923'te İktisat Vekili Mahmud Esad'dan, Vekaletinin olumlu görüşü yazılı olarak alındıktan sonra) Feyzi Bey tarafından 22 Ocak 1923'te İcra Vekilleri Heyeti'ne sunuluyordu (TBMM-ZC:437-441).

Hazırlanan bu anlaşma taslağı, 30 Ocak 1923'te yapılan görüşmeden sonra, İcra Vekilleri Heyeti adına Başvekil Rauf Bey tarafından aynı gün, kanunlaşması için Meclis'e sunuldu.[9]

---

9 TBMM-ZC:437. Düstur:23'te dipnot olarak "Kanun layihasının [Meclis'e] tevdi tarihi" olarak "30 Kanunusani 1339" [30 Ocak 1923] veriliyor. Diğer yandan, CH, 1923-

Feyzi Bey'in Heyet-i Vekile'ye verdiği bilgiye göre, Chester Grubu'nun elindeki 26 Ağustos 1922 tarihli "garanti mektubu" bir Amerikan bankasına aittir. Temsilcilerin, şirketlerinden aldıkları 'temsil belgesi' ise 5 Mayıs 1922 tarihlidir. İtalyan bankası "Banka Komerçiyala İtalyana"ya 50.000 liralık depozit ise, şirket tarafından 4 Teşrinisani (Kasım) 1922 tarihinde yatırılmıştır (TBMM-ZC:439).

Sonuç olarak, Meclis komisyonları tarafından tartışılan ve "Mukavelename-i İptidadiye" (TBMM-ZC:442-444); "Şarki Anadolu Demiryollarına ait mukavelename-i esasiye" (*age.*:444-452); "Şarki-Anadolu demiryollarına dair Mukavelename-i müzeyyele" (*age.*:452-454) ve "Şarki Anadolu demiryollarına dair şartname-i esasiye"den (*age.*:454-465) oluşan bu anlaşmalar, Maliye Encümeni'nin "mazbatası" (*age.*:465-466), İktisat Encümeni'nin 24 Şubat 1923 tarihli "mazbatası" (*age.*:471-473) ve Nafia Encümeni'nin 28 Şubat 1923 tarihli "mazbatası"yla (*age.*:466-471) birlikte Meclis Genel Kurulu'nda 8 Nisan 1923'te görüşmeye sunuluyordu.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ'NDE PROJENİN ONAYLANMASI

Tüm engellere rağmen, kanunlaşmak üzere BMM'ne gelen projeyle ilgili kanun tasarısı 8 Nisan 1923 tarihinde tartışmaya açıldı.

Meclisin onayına sunulan iki maddelik bu kanun, yukarıda anılan ve içeriğini aşağıda özetleyeceğim imtiyaz anlaşmalarının, "Ottoman-Amerikan Development Kompani vekilleri Mr. K. A. Kıleyton Kencdi ve Artur Çester" ile imzalanması için hükümet adına Nafia Vekaleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı) yetki verilmesini öngörüyor ve imzalanacak anlaşmaların metinleri de ek olarak veriliyordu (TBMM-ZC:441-442). Daha sonra Maliye, Nafia ve İktisat encümenlerinin yukarıda değindiğimiz "mazbata"ları okunduktan sonra tartışmalara geçildi. Bu mazbatalarda, söz konusu anlaşma metinlerinde bazı teknik değişiklikler öncrilmekte ve genel görüş sunulmakta; genellikle anlaşmanın tamamı için olumlu görüş bildirilmekteydi; Özellikle Türkiye'de demiryollarının yapım tarihini de anlatan Nafia Encümeni mazbatasında, projc savunulmuştur. Daha sonra bu mazbatada, anlaşmanın içeriğiyle ilgili olarak tam 41 maddelik değişiklik önerisi yapılmıştır (TBMM-ZC:468-47). Encümen mazbatalarının önerdiği değişikliklerin daha sonra dikkate alınıp, bunların "onda altısı"nın kabul edildiğini, Nafia Vekili Feyzi Bey'in konuşmasından öğreniyoruz (TBMM-ZC:484).

6:485-489'de yayımlanan ön-anlaşmanın sonunda, imzalanma tarihi 29 Ocak 1923 olarak verilmiş.

Meclis'teki tartışmaların açılış konuşmasını, Nafia Vekili, Diyarbakır mebusu Feyzi Bey yapmıştır. Kısaca Chester Projesi'nin tarihini anlatan Feyzi Bey, bu konuşmasında, "takribi hesapla 44 milyon liralık bir iş" olduğunu söylediği bu projenin ülke için önemini anlattıktan sonra "Bendeniz heyet-i umumiyesini gayet muvafık buldum ve bunun gerek ikdar-ı maliyesine gerekse getirdiği vesait ve Hükümetçe yapılan tetkikat neticesine nazaran bu işin husul bulacağına kaani oldum" demektedir (TBMM-ZC:484). Feyzi Bey konuşmasının sonunda ayrıca, projenin teknik yönleriyle ilgi sorulara cevap vermesi için, "memleketimizin bu hususta en mütehassıs zatı" olduğunu söylediği, Muhtar Bey'i de beraberinde getirdiğini söylemektedir.

Daha sonra bazı milletvekillerinin söz alarak görüş bildirdikleri tartışmalar, genellikle anlaşmaların teknik yönü üzerinde yoğunlaşmış ve projenin politik ve uluslararası boyutunu tartışmaktan özellikle kaçınılmıştır.[10] Nitekim projenin petrol savaşımıyla ilgili boyutu ve kapsadığı Mezopotamya'nın o anda İngiliz kontrolü altında olması bile Meclis'te tartışma konusu edilmezken, sadece bir kere İzmit milletvekili Sırrı Bey, tüm dünya "petrol meselesi için harp ediyor" diyerek bu noktaya dikkat çekmiştir (TBBM-ZC:511). Bunlar projenin tartışılmayan boyutlarıdır; tartışılan boyutlarına gelince:

Nafia Vekili Feyzi Bey, Başvekil Rauf Bey, Nafia Encümeni Başkanı Osman Bey, İktisat Vekili Mahmud Esad Bey ve "uzman" Muhtar Bey projenin ülkeye getireceği yararları, böyle bir projenin ülkenin kalkınması için kaçınılmazlığı ve anlaşmanın içeriğinin olması gerekenin en iyisi olduğu yönünde açıklamalar yaparak, anlaşmanın koşullarıyla ilgili olarak yapılan eleştirileri cevaplamışlardır.

Başvekil, Sivas mebusu Rauf Bey, yaptığı konuşmasında, savaştan yeni çıkan Türkiye'de, "Halk Hükümeti" oluşturmak için halkın refahının yükseltilmesi gerektiğini ve bunun için bir an önce kalkınmak gerektiğini söylemektedir. Kalkınmak için de ilk koşul demiryollarıdır. Bunun için ise, Türkiye'nin önüne uygun, geniş bir proje çıkmıştır (TBBM-ZC:490). Bu büyük projenin Türkiye'nin kendi olanaklarıyla uygulanmasının olanağı yoktur. Nitekim oldukça zengin olan yeraltı kaynaklarının varlığı ve yeri bilindiği halde bunlardan yararlanılamamaktadır (*age.*:489). Daha sonra Rauf Bey, bu projeyle yapılacak olan demiryollarının ülke güvenliği için

---

10 TBMM'de yapılan bu tartışmaların geniş bir analizi için bkz. Tezel, 1970b:304-313. Daha kısa bir değerlendirme için, bkz. "projenin ne uluslararası ne de ulusal yönleriyle ilgili kapsamlı bir tartışmanın yapılmamış olması[nın]...nedenini, İngiliz ve Fransızların yaygın muhalefetinde aramak gerekir" diyen, Ilkin, 1983:772-777.

önemine de değinerek, o güne kadar savaşlarda ulaşım yetersizliğinin yol açtığı sakıncaları hatırlatmaktadır (*age.*:491). Aynı konuya, daha sonra tekrar değinen Rauf Bey, bu konuda "Erkân-ı Harbiye-i Umumiyenin muvafakatı vardır" demektedir (*age.*:496). Projenin önemini anlatırken de, Türk malının kendi yerli pazarında yabancı mallarla rekabet edemeyecek durumda olmasını ulaşım olanaklarının eksikliğine bağlayarak; demiryollarının bu gibi sorunları ve genelde ülkenin sorunlarını çözmek için birincil koşul olduğunu söylemektedir (*age.*:490).

Nafia Encümeni Başkanı, Lazistan mebusu Osman Bey ise projeyle ilgili olarak, o güne dek "leh ve aleyhte bazı tenkidat yapılmıştır" diyerek bu eleştirileri cevapladıktan sonra, içeriğini tamamen onayladığı bu projeyle ilgi tek bir "endişe"si olduğunu, "sahib-i imtiyaz olan şirket bu işi başarabilecek mi, başaramıyacak mıdır? Eğer başarabilirse benden bol bol takdir" sözleriyle belirtmektedir (*age.*:495).

Mahmud Esad Bey ise, doğu illerinde demiryollarının inşa edilmemesi durumunda, "o zengin kıtamızdan istifade etmek ihtimali yoktur" (*age.*:509) diyerek sözlerine başlamaktadır. Daha sonra Mahmud Esad Bey, projenin özellikle yeraltı kaynaklarıyla ilgili yönüne değinerek, projenin, diğer konuşmacılarca ihmal edilen (ve aşağıda tekrar değinilecek) bir yönüne daha dikkat çekiyordu: kültürel, toplumsal, siyasi ve iktisadi birlik! Sonuç olarak, diğer hükümet yetkilileri gibi Mahmud Esad da, genelde bu projeden çok umutlu olduğunu şu sözleriyle ilan etmektedir: "Bu proje memleketin iktisadiyat-ı umumiyesinde yeni bir hareket, yeni bir faaliyet vücuda getirecek ehemmiyeti haizdir" (*age.*:510). Aynı şekilde demiryollarının, o zamana kadar mevcut olan, "milletle hükümet arasındaki boşluğun" ortadan kalkması için zorunlu olduğunu söyleyen Rauf Bey de, merkezi idarenin hâkimiyetinin ancak yeterli ulaşımla mümkün olacağına değinmiştir (*age.*:491).

Nafia Vekili Feyzi Bey'in, mebuslardan gelecek teknik konulardaki eleştirileri cevaplaması için Meclis'e getirilen "mühendis" Muhtar Bey ise, milletvekillerinin sorularına ve eleştirilerine cevap vermek için bir konuşma yapmıştır. Yöneltilen sorulara verdiği cevaplara aşağıda değineceğim Muhtar Bey, bu konuşmasında, projeyle ilgili genel yaklaşımını şöyle özetlemektedir: Bu projenin "... bir kusuru varsa projenin çok iyi olmasıdır" (*age.*:505). Bu arada, kendisine, Chester'ın savaştan önceki dönemde yaptığı girişimler sırasındaki anlaşma taslağına karşı olduğunu hatırlatıp, bugün neden karşı olmadığını soran İzmit mebusu Sırrı Bey'e cevaben, daha önceki anlaşma taslağıyla ilgili 14 değişiklik önerisinin olduğunu ve dar hat olarak inşa edileceği için karşı olduğunu anlatarak, yeni an-

laşma taslağında bunların hepsinin dikkate alınarak, anlaşmanın geniş hat inşasını öngördüğünü söylemektedir.[11]

Bu görüşmeler sırasında projeye yönelik eleştirilere gelince: Bunlar, yukarıda da değindiğim gibi, projenin tamamıyla değil, bazı maddelerle ilgili olmuştur. İlk eleştirel soru, Nafıa Encümeni üyesi olan, Encümen mazbatasını "bazı askeri konularda sözlü olarak daha sonra açıklamalarda bulunma koşuluyla" imzalayan Amasya mebusu Ömer Lütfi Bey'den gelmiştir. Ömer Lütfi Bey, demiryolu hattının Suriye sınırındaki kısmıyla ilgili olarak Erkân-ı Harbiye Dairesi'nin onayının olup olmadığını sormuştur. Daha sonra, öngörülen demiryolları, Erkân-ı Harbiye Dairesi'nin öngördüğü gibi, "seferberlikte hattın her iki tarafından 40 ila 50 vagonlu on iki tren hareket ettirilmesi"ne uygun olmadığından, bu konuda Erkân-ı Harbiye Dairesi'nden onay alınıp alınmadığı, istasyonların ileride olası bir askeri kullanıma uygun yapılıp yapılmadığı gibi konularda sorular sormuştur (*age.*:485-486). Sorularına cevap veren Demiryolları Genel Müdürü "Mühendis Ziya Bey"in açıklamalarıyla ikna olan Ömer Lütfi Bey'den sonra, yol boyunca hattın iki yanındaki, 40 kilometre genişliğinde bir şerit içerisinde birçok bağ ve bahçenin yer alacağını hatırlatıp, bunun şirket tarafından sahiplenilip sahiplenilmeyeceğini soran Kayseri mebusu Alim Bey'e cevaben ise, Ziya Bey, bunların şirkete verilmeyeceğini, şirket tarafından işletilmesi söz konusu olanın sadece madenler olduğunu belirtmektedir (*age.*:486).

Bu arada Meclis'teki görüşmeler sırasında usul hakkında çıkan bir tartışmadan sonra, bu konudaki muhalif tavrından dolayı projenin tamamına karşı olduğunun sanılmasını istemeyen, Erzincan mebusu Emin Bey'in yaptığı açıklama oldukça ilginçtir: "Efendiler biz Çester projesine olanca kuvvetimizle taraftarız" (*age.*:487). Bu açıklama şu nedenle önemlidir: Emin Bey Meclis'teki tartışmalar sırasında anlaşmanın içeriğine en çok eleştiri yöneltenlerin başında gelmektedir. Getirdiği eleştirilerin başında ise, imtiyaz süresinin 99 yıl olması ve şirketin yatırdığı depozitin az olması gelmektedir. Birçok milletvekili tarafından da tekrarlanan bu eleştirilerden birincisi için, Emin Bey, Avrupa'da imtiyaz sürelerinin en fazla 44 yıl olarak belirlendiğini, hükümet tarafından genelde Avrupa örnek alınıyorsa, bunun da dikkate alınması gerektiğini söylemektedir. İkinci eleştiri noktası olan "depozit" konusundaysa, Emin Bey, şirketin yatırdığı depozit miktarının, projeye biçilen tahmini değer olan 400 milyon liranın seksende biri olduğunu belirterek bunun dünyanın hiçbir yerinde görüle-

---

11 *Age.*:507-508. Muhtar Bey'in bu ilk dönemdeki gelişmelerle ilgili ilginç açıklamaları Beşinci Bölüm'de aktarılmıştı.

meyeccğini iddia etmektedir (*age.*:487-488). Kendisine cevap vermek için kürsüye gelen Başvekil Rauf Bey, depozit konusunda, miktarın önemli olmadığını; imtiyaz süresinin 99 yıl olarak belirlenmesinin de şirketin bu projeyi kabul etmesi için şart olduğunu; hükümetin söz konusu madenleri işletmek için zaten yeterince (mali ve teknik) güce sahip olmadığını dile getirmektedir (*age.*:489). Ancak daha sonra kürsüye gelen Bolu mebusu Tunalı Hilmi Bey bu iki eleştiriyi tekrarlamıştır (*age.*:497). Tunalı Hilmi Bey ayrıca, anlaşma metinlerindeki bazı maddelerin "formüle ediliş biçimleriyle ilgili" itirazlarda bulunmaktadır. Bunlardan biri, şirkete ilk 20 yıl için "gümrüksüz kömür ithal etme hakkı" verilmesini öngören maddedir. Bu maddeye göre, şirket, fiyat veya miktar bakımından uygun veya trenleri için "elverişli" kömürü Türkiye'de bulamadığında kömür ithal edebilecektir. Tunalı Hilmi'ye göre buradaki "elverişli" kelimesi şirket tarafından işine geldiği gibi kullanılabilecektir. Tunalı Hilmi'ye göre, Türkler üç yüzyıldan beri, imzaladığı anlaşmalardaki bu tür ayrıntılara dikkat etmemekten dolayı çok şey kaybetmiştir (*age.*:498). Tunalı Hilmi ayrıca anlaşma metinlerinin dilini de eleştirerek, "mukavelename" kelimesindeki "-name" son ekinin Farsça ve gereksiz olduğunu belirtmiştir.

Eleştiri konularından biri de, ek anlaşmada öngörülen taşıma tarifeleri olmuştur. Bu eleştiriyi getirenlerden biri, konuşmasının başında bu projenin bu Meclis tarafından kabul edilmesinin tarihi bir olay olacağını söyleyerek genelde projeyi öven Erzurum mebusu Durak Bey olmuştur. Durak Bey'e göre, kilometre başına belirlenen bir fiyatla taşınacak tarım ürünlerinin maliyeti uzak şehirler için, diğerlerine göre çok daha yüksek olacağından haksız rekabet ortaya çıkacaktır (*age.*:500-501). Ayrıca, Durak Bey de imtiyaz süresini çok bulanlardandır (*age.*:502).

Eleştirileri cevaplayan Muhtar Bey, 99 yılın böyle bir proje için uygun olduğunu söyledikten sonra, geniş hattın üstünlüğünü anlatarak, bu hatların dar olarak yaptırılmasının perde arkasında Rusların olduğunu iddia etmektedir (*age.*:503-504). Yapılan eleştirilerden birinin demiryolunun geniş hat olması olduğuna değinen Osman Bey de, yaptığı konuşmada, bunu söyleyenlerin savunduğu, dar hattın daha iyi olduğu tezini eleştirerek, bilimsel olarak geniş hattın Türkiye için daha iyi olduğunun ispatlandığını anlatmaktadır (*age.*:493-494). Muhtar Bey'in, sadece dar hat önerdiği için birinci dönemde Chester Projesi'ne karşı olduğuna (*age.*:508) yukarıda değinilmişti.

İmtiyaz süresini çok bulanlardan biri de İzmit mebusu Sırrı Bey olmuştur (*age.*:510). Tartışmalara yol açan ilginç bir konu da, Sırrı Bey'in bu sorusunda kullandığı "devletleştirme" lafı olmuştur. Bunun üzerine, hem Başvekil Rauf Bey, hem de İktisat Vekili Mahmud Esad Bey söz alarak

devletleştirme aleyhinde konuşmuş, bunun Türkiye için hem uygun olmadığını, hem de mevcut örgütlenmesiyle Türkiye Devleti'nin bunu uygulamasının zaten olanaksız olduğunu anlatmışlardır.[12]

Tartışmalar sırasında en ilginç sorulardan biri ise, Erzurum mebusu Nusrat Efendi'den gelmiştir. Nusrat Efendi, daha önce Chester Projesi'ni, bazı yönlerine karşı gelmiş olsa da desteklediğini söyleyen Muhtar Bey'e, o zaman oldukça yaygın olan bir dedikoduya dayanarak, o zamanki Chester Projesi'nin arkasında Pastırmacıyan'ın olduğunu bildiği halde neden projeyi desteklediğini sormuştur. Muhtar Bey ise cevaben, Pastırmacıyan'ın desteklediği projenin Glasgow'a ait olduğunu ve Chester'ın Ermenilerle hiçbir ilgisinin olmadığını söylemiştir. Muhtar Bey'in, "Hatta [Chester] geçenlerde Ermenilerle münasebeti olduğunu işittiği vakit hiddetinden çıldıracaktı" sözleri ilginçtir. Muhtar Bey ayrıca, Chester Grubu'na aracılık edenlerin (Emin Bey, İzmirli Kenan Bey ve hukuk müşaviri Said Bey) sadece Müslümanlardan oluştuğunu, Pastırmacıyan'ın Chester'ın projesine karşı olduğunu anlatmaktadır (Bu konuda ayrıca bkz. Beşinci Bölüm).

Bu arada Kars mebusu Ali Rıza Bey ise, yaptığı konuşmada, projeyi genelde desteklerken, olayın uluslararası boyutuna değinen tek konuşmacı olarak "yapacağımız iş şahsi bir iş değildir. Yapacağımız bir Çester Kumpanyası ile yapacağımız bir iş değildir. Bütün bir Amerika Hükümetiyle yapacağımız bir iştir" demektedir (*age.*:496). Ancak Ali Rıza Bey'in bu sözleri yeni tartışmalara veya değerlendirmelere yol açmamış; milletvekilleri yukarıda aktarmaya çalıştığım gibi, anlaşmanın biçimi ve detaylarıyla (imtiyaz süresi, teminatın miktarı, geniş hattın pahalı olması, kömür ithali ve tarifelerin düzenleniş şekliyle) ilgili bazı eleştiriler getirmişlerdir. Bunu yaparlarken dikkati çeken şey ise, genellikle sözlerinin başında veya sonunda, bir bütün olarak projeye karşı olmadıklarını özellikle belirtmeleri olmuştur.

Meclis'te yapılan eleştirilerin büyük bir kısmı, güzergâh ve istasyonlar hakkındadır. Bu eleştirilerde mebusların amacı, genellikle, kendi yörelerinin de demiryollarının nimetlerinden yararlanmasıdır.

8 Nisan günü yapılan bu oturumdan sonra yapılan oylamada, imtiyaz anlaşması büyük çoğunlukla kabul edildi: Kullanılan 158 oydan 141'i lehteydi (TBMM-ZC:515). Ama bu oturumda gerekli olan yeterli çoğunluk sağlanamadığı için, oylama ertesi gün tekrarlandı. Sonuçta, 9 Nisan 1923

---

12 Oysa, Samet Ağaoğlu'na göre, daha bir yıl önce Meclis'te yapılan "Birinci Grup", "İkinci Grup" tartışmaları sırasında bir "ara yol" öneren Mahmud Esad Bey, yeni hükümetin temellerinden biri olarak "devletleştirme"yi görmektedir. Samet Ağaoğlu, Kuvayı Milliye Ruhu, s. 51'den aktaran Muzaffer Sencer, Türkiye'de Siyasal Partilerin Temelleri, İstanbul, 1974, s. 92, dn. 2.

tarihinde, 206 kişinin katıldığı oylamada "ikinci defa reye konulan kanun," 185 lehte, 11 aleyhte ve 10 "müstenkife" (çekimser) oyla onaylandı.[13]

Taraflar, Meclis'in onayından sonra, anlaşmayı resmen 29 Nisan 1923 tarihinde imzaladılar (PRFRUS, 1923-II:1209) :

> Mart ortasında Anadolu'ya ziraat makineleri teslimatıyla ilgili özel bir anlaşma akdedildikten ve 10 Nisanda demiryolları ve madenlerle ilgili temel imtiyaz verildikten sonra, 30 Nisan 1923'te Ankara'da Millet Meclisi'nin bilgisi altında Nafia Vekili ve Chester tarafının temsilcisi bir sonuç sözleşmesi üzerinde anlaşmaya vardı. Türk Millet Meclisi 16 ve 17 Temmuzda imtiyaza resmen izin verdi ve 24 Temmuz 1923'te, Lozan Konferansı'nın sona erdiği gün, nihai olarak onayladı ve imza etti.[14]

PROJENİN KAPSAMI

Önce, anlaşmaların içeriğiyle ilgili çok genel iki değerlendirmeyi aktarmak istiyoruz. Birincisi, 1983 yılında yayımlanan kitabında kaynak vermeden projenin kapsamıyla ilgili bilgi veren ve Amiral Chester ile aynı soyadı taşıyan Amerikalı bilimadamı E. W. Chester'a ait:

> Chester topluluğunun Türk hükümetinden aldığı imtiyaz, herhangi bir standarda göre en cömert imtiyazdı. Ottoman-American Development Company, birçok yan hatla birlikte Ankara'dan Musul'a bir demiryolu inşa etme hakkını aldı; daha sonra, demiryolu boyunca uzanan petrol ve maden kaynaklarını işletecekti. Fakat hepsi bu değildi. Ottoman-American Development Company kamu kuruluşlarını işletecek, model köyler ve Ankara'da yeni bir başkent inşa edecek, Akdeniz ve Karadeniz'de limanlar yapacak, hatta işçi sınıfını örgütleyecek ve "Türk karakterini iyileştirecek"ti (Chester, 1983: 225).

---

13 TBMM-ZCo:23. Düstur, 1923:23'te Meclis'teki "müzakere tarihi" olarak yine bu tarihler verilirken, konunun başında iki tarih veriliyor: "9 Nisan 1339 ve 22 Şaban 1341". Aynı şekilde, PRFRUS, 1923/II:1240'do verilen konun metninin altında do bu iki tarih verilmiş. DeNovo, 1963:225'te, oy oranı verilmeden, anlaşmanın imzalanmasıyla ilgili olarak bu doğru tarih yazılırken; Shwodron, 1973:218'de "10 Nisan 1923'te 16'yo karşı 141 oyla onaylandı" deniliyor. Yine Shwodron 1973:232'de, Benjomin Gerig'in 1930'do Londro'do yayımlanan The Open Door ond the Mondote System adlı kitabında 9 Nisan 1923 tarihinin ve 185'e karşı, 21 oranının verildiğini belirtiyor. L. S. Moore ise CH, 1923-7:523'te, anlaşmanın 10 Nisan'do 185'e karşı 10 oyla kabul edildiğini belirtiyor. Woodhouse ise, CH, 1923-6:392'de, 11 Nison'do 343 kişinin katıldığı Meclis toplantısında, imtiyazın 23 aleyhte oyla kabul edildiğini belirtiyor.

14 Hoffmonn, 1927:175. PRFRUS, 1923/II:1209'do bu son tarih 29 Nisan olarak verilirken, L. S. Moore bu tarihi 30 Nisan olarak veriyor. CH, 1923/7:523; Woodhouse do, CH, 1923-6:392'de, bu tarihi 30 Nisan olarak veriyor.

Aktarmak istediğim ikinci genel değerlendirme ise 1927'de yayımlanan ve projenin kapsamıyla ilgili genel bilgi veren Almanca bir kitaptan:

> Toplam maliyet Chester tarafından şimdilik en az 100 milyon dolar olarak verilirken, Britanya-Önasya uzman çevreleri ise maliyeti yaklaşık 200 milyon dolar olarak önermişti. Bu demiryolu projesi aynı zamanda muazzam bir yenilenmenin sadece ulaşım tekniği açısından can damarı olarak düşünülmüştü. Hedefi, madencilik ve tarımdaki ilkel üretimin sınai yaratıcılıkla yenilenmesinden, eğitim ve sosyal yardım kuruluşlarına, hastanelere ve okullara dek, Ankara merkezli Türk devletinin bütün ikitisadi-kültürel hayatının modernleştirilmesi ve Amerikan işletmelerinin nüfuzuna açılmasıydı. Yumurtalık ve Samsun'da büyük liman yatırımları planlanıyordu. Plan demiryolu hattının her iki tarafından 20 km'lik bir mesafedeki maden haklarının yanı sıra, "kanallar, yollar, telgraf ve telefon hatları, bayındırlık işleri, bankalar, oteller, gözlemevleri ve yeni başkent Ankara'nın Washington örneğine göre kurulmasını" da içeriyordu. İmtiyaz değeri 1 milyar dolar olarak tahmin edilen sözleşmenin kapsamı hıfzısıhhadan meteorolojik hizmetlere dek uzanıyordu.[15]

Böyle abartılı değerlendirmelere ve haberlere Türk ve dünya basınında da rastlanıyordu:

> Amerikan gazeteleri Türkiye'de yalnız demiryolları ve limanlar yapmak değil, orman ve madenleri işletmek ve yeni bir Ankara şehri kurmak yolunda imkânların Amerikalıların eline geçtiğine dair yayımlar yapmışlardır (Yalman, 1970:55).

Ama söz konusu edilenlerin çoğu, genelde tarafların ve özellikle bazı Türk aydınlarının gelecekle ilgi "beklenti"lerinden kaynaklanan spekülasyonlardan ibaretti. Bu beklentiler kısaca şöyle özetlenebilir: Türkiye'nin "küçük Amerika" olması için çalışacak Amerikalıların, Chester Grubu aracılığıyla Türkiye'ye gelmesi!

a) Tarım Anlaşması

Chester Grubu ile resmen yapılan iki imtiyaz anlaşması olduğunu biliyoruz. Bunlardan biri, Meclis'te hiçbir zaman onaya sunulmayan, birçok kaynakta Mart 1923'te taraflar arasında imzalandığı söylenen, Türkiye'ye tarım aletleri ithal edilmesiyle ilgili bir "Tarım Anlaşması"ydı. Birçok çalışmada, birkaç cümleyle değinildiğini gördüğümüz bu anlaşmanın metnini bulmak ve serüvenini öğrenmek için uzun bir süre uğraşmam gerekti; çün-

---

15 Hoffman, 1927: 174-175. Yazar, kaynak olarak, 3 Mayıs 1923 tarihli *The Oil and Gas Journal* [Tulsa-Oklahoma] dergisini veriyor.

kü bu konudan bahseden çalışmalarda verilen kaynaklar ya yanlıştı, ya da ulaşamadığım kaynaklardı.[16]

Daha 1922 Sonbaharının sonlarında ("büyük zaferden üç ay sonra"), Maliye Vekili Hasan Fehmi Bey, böyle bir anlaşma için Chester Grubu temsilcileriyle yapılan "müzakere"lere değinmekteydi:

> Nüfus açıklığını mutlaka ve mutlaka makine ile telafi etmek mecburiyetindeyiz. Sonra tabii servet kaynaklarımızdan istifade etmeyi düşündük. Bunun için (Çester)le beraber gelen Mösyö Kennedy ile müzakerede bulunuyoruz. Nihayet Mart içinde büyük miktarda ziraat alat ve edavatı getirtebileceğiz. Fakat bu aletler, Singer makineleri gibi, birtakım şubeler açıp oralara getirilecek -yani Ziraat Bankası vasıtasıyla değil- ve bu şubelerde satılacak, sonra atölyeler açılacak ve Türk gençleri makineciliğe ve ziraat aletlerini tamir işlerine alıştırılacaktır (*Yakın Tarihimiz*, 1962: Cilt. 4, s. 157).

5 Şubat 1923'te Meclis'te yaptığı konuşmada, İktisat Vekili Mahmud Esad Bey, Chester Grubu ile yeniden bir "alat ve edevat mukavelesi" yapıldığını ve mukavelenin "on milyon liralık bir şirketle akdedilmiş" olduğunu söylemektedir (Ökçün, 1968:17).

Bu anlaşmayla ülkeye gelecek olan modern araçların, bir yandan "ziraatin geçirdiği buhran"a karşı tarımda modernleşmeyi getirmesi, bir yandan da ülkenin, onlarca yıl süren savaşlar sonrasında ortaya çıkan "nüfus azlığı" sorununu çözmesi bekleniyordu. Böyle bir anlaşma, "1920, 1921 ve 1922 yılları zirai istihsalin en düşük seviyesini bulduğu dönem" (Eldem, 1975:385) olduğu için büyük bir önem taşımaktaydı.[17] Bu nedenle bu tarım anlaşması, Chester Grubu ile yapılan demiryolu-petrol anlaşması kadar büyük bir coşkuyla Türkiye halkına müjdelendi.

İzmir İktisat Kongresi'nin sonunda yayımlanan *İktisat Esaslarımız*

---

16 Örneğin Tezel'in konuyla ilgili makalesinde, Ökçün, 1968:10 (Mahmud Esad'ın İzmir İktisat Kongresi sırasında verdiği demeç) ve Gordon, 1932:133-134 kaynak verilerek bu anlaşmadan bahsediliyor (Tezel, 1970b:314). Gordon ise bu anlaşmayla ilgili bilgiler verirken, tarım anlaşmasıyla ilgili olarak şöyle söylemektedir: "Tarım aletleriyle ilgili Türk-Amerikan anlaşmasının metni *l'Economiste d'Orient*, 25 Eylül 1923, s. 350'de yayımlandı" (Gordon, 1932:140). *l'Economiste d'Orient*'ın 25 Eylül tarihli soyısında tam metni yayımlanan anlaşma ise, Ankara hükümeti adına Faik Sabri Bey ve Société Commerciale et Industrielle La Sakaria adına Nuri Aziz Bey arasında 11 Eylül 1923'te imzalanmış bir başka anlaşmadır (Kitabın sonundaki ekler bölümünde bu makalenin bir örneğini sunuyoruz). Oysa Chester Grubu'ndan Clayton-Kennedy ile Ankara hükümeti arasında imzalanan ve içeriğine aşağıda değineceğimiz anlaşma 12 Mart 1923 tarihlidir.

17 Mütareke ve Milli Mücadele yıllarında Türkiye'de tarımın kötü durumu için bkz. age.:384-386.

başlıklı bir broşürde de, Türkiye'nin "nüfus noksanını bugün telafi edecek yegâne çare bir an evvel makine devrine girmektir" denilerek, bu amaçla, "İktisat Vekaleti ile Chester Grubu'na mensup Mister Kennedy arasında bu hususun temini için mühim bir mukavelename tanzim edilmiş" olduğu belirtilmektedir (Ökçün, 1968:265). Kongreden sonra, 1 Mart 1923'te *İkdam* gazetesinde yayımlanan habere göre, İktisat Vekili Mahmud Esad Bey, bu anlaşma gereğince getirilmesi öngörülen "alât-ı ziraiye"yi, "üç ay zarfında" getirtip, "bunları köylüye taksitle satacaklarını söylemişler"dir (Ökçün, 1968:312).

Yine 1 Mart 1923 tarihinde, BMM'nin "Birinci Devre Dördüncü İçtima Senesini Açış Nutukları"nda, Mustafa Kemal aynı müjdeyi Meclis'tekilere vermektedir:

> Memleketimizin vüsatine nispetle nüfusumuz az olduğundan ziraat hususunda makina ve alât-ı fenniye istimaline diğer memleketlerden daha ziyade bir mecburiyet vardır. Bu ihtiyacı temin etmek ve halka taksitle alât ve edavat-ı ziraiye satmak ve müsait şeriatle işbu alât ve edevatın tamirini deruhde eylemek üzere İktisat Vekaleti tarafından bir ecnebi sahib-i teşebbüsle mukavelename tanzim edilmiş ve tarihi tasdikinden itibaren üç ay zarfında muamelcye başlanması takarrür eylemiştir. Dahil olduğumuz sene zarfında dahi bu teşebbüsata devam olunacak ve bilhassa memlekete makine ithaline ve tedrisat-ı iktisadiyeye ehemmiyetle çalışılacaktır (Öztürk, 1992:949).

Kemalistlerin Chester Grubu ile imzalayacaklarını coşkuyla ilan ettikleri bu anlaşma, 12 Mart 1923 tarihinde Ankara hükümeti ile Chester Grubu adına Clayton-Kennedy arasında imzalandı. Bu anlaşmanın tam metnini 23 Mart 1923 tarihli *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinden aktaran Karl Krüger, aynı yıl yayımlanan kendi yazısında, Meclis'te anlaşma hakkındaki görüşmeler sırasında İktisat Vekili'nin yaptığı açıklamayı şöyle aktarıyor:

> Bu anlaşmayla ilgili olarak Meclis'te yapılan tartışmada İktisat Vekili, tarımda bu tür alet vb'ne olan ihtiyacın karşılanması için, kesin araştırmalara göre 3.500.000 Türk lirasının üzerinde bir paranın gerekli olduğunun anlaşıldığını, yalnızca Adana ili için 500.000 Türk lirasına ihtiyaç olduğunu açıkladı. Amerikan şirketi tamir ve bakım atölyeleri açmakla, ancak bütün işletmelerde Türk işgücünü kullanmakla yükümlüydü. Böylece Mahmud Esad Bey, on yıl içinde en az 2.000 ila 3.000 yerli teknisyen vb için iş sahası açılacağını vaat ediyordu. Ankara ve Adana'da mevcut her iki teknisyen okulu bu hedefi karşılayacak durumda değildi. Ayrıca eğer dağıtım daha iyi organize edilirse, ki Amerikalılar bununla da yükümlüydü, bu sözleşmenin ekonomik yararları açıkça görülecek ve her türlü riziko ortadan kalkacaktı. Yine de ülkeye gelen malzemelerin kötü kullanımı önlenmeli, ya da bir zamanlar Almanya'dan getirilen ve zamanında 50.000 Türk lirası değerindeki cihaz ve makinelerin pazarlama

organizasyonunun eksikliği nedeniyle depolarda paslanması gibi durumlar tekrarlanmamalıydı. Ziraat Bankası'nın memurları bankacılık alanını gerçi iyi biliyorlardı, ama dağıtımın organizasyonu konusunda yabancı yardım lazımdı.[18]

16 Nisan 1923'te kendi Dışişleri Bakanlığı'na bir yazıyla Chester Projesi'nin, detayla ilgili bazı değişikliklerden sonra Ankara'daki Meclis'te onaylandığını bildiren, Amerikan Yüksek Komiseri Bristol, aynı zamanda bir "tarım anlaşması"ndan da bahsetmekte ve bu iki anlaşmanın metinlerini ileride yollayacağını belirtmektedir.

Ehliyetli hükümet yetkilileri, yürürlüğe girmiş olan tarım anlaşmasını imzaladılar (PRFRUS, 1923/II:1202-1203).

Bristol, Dışişleri Bakanlığı'na 19 Nisan'da yolladığı yazıda bu "tarım anlaşması"nın bir özetini vermektedir:

Clayton-Kennedy'nin görüştüğü tarım imtiyazı, tarım makineleri ve gereçlerinin Türkiye'de özel bireylere satışıyla ilgilidir ve İktisat Vekaleti'yle anlaştıktan sonra, tamir atölyelerinin kurulmasını şart koşuyor. Şirkete, Türkiye'de makine ya da makine parçaları imal etme hakkı veriyor. Şirket, özel sözleşmeyle toprak kiralayabilir; model çiftlikler kurmak bakımından İktisat Vekaleti'ne tabidir. Ottoman-American Development Company, yukarıdaki amaçlarla ve üç ay içinde, hisselerinin yüzde 70'i altı aylık bir sürede Türk işadamlarına sunulacak bir şirket kurmalıdır. Hisselerin %40'ı Türkler tarafından satın alınırsa, şirket Osmanlı şirketi olacaktır. Tarım makinelerinin bedellerinin taksitle ödenmesi, şirket tarafından ilke olarak kabul edildi. Fiyatlar, İktisat Vekaleti'nin uzmanları ve şirket tarafından saptanacaktır. Bu fiyatlara ithal edilen makineler için %15, şirketin Türkiye'de imal ettiği makineler için %20 kâr eklenecektir. Şirketin yıllık hasılatı 4.000 pounddan aşağı olursa, Türk İktisat Vekaleti ve tarım bankaları altı yıllık bir dönem boyunca açığı kapatacaklardır; fakat ilk üç yılda şirketin hasılatı 3.000.000 poundu bulursa, Türk hükümeti geriye kalan üç yılı garanti etmekten kurtulur (PRFRUS, 1923/II:1205-1206).[19]

Anlaşmanın içeriğiyle ilgili bir yazı da 9 Nisan 1923 tarihinde, *Vatan* gazetesinde yayımlanmıştır. İktisat Vekili Mahmud Esad'ın anlaşma hakkında basına yaptığı açıklamadan ibaret olan bu yazıda, anlaşmanın içeriği 8 madde halinde özetlenmiştir. Buna göre şirket, anlaşma imzalandığı tarih olan 12 Mart 1923'ten itibaren "azami üç ay zarfında" söz konusu ta-

---

18 WR, Cilt II, Sayı 7/8, 1923: 93. Burada yayımlanan anlaşmanın Almanca metni çalışmanın sonunda ek olarak verilmiştir.

19 İçeriği yukarıda özetlenen, bu büyük çaplı anlaşmanın orijinal metninin, daha sonra (25 Temmuz 1923) şirket tarafından Dışişleri'ne yollandığı PRFRUS, 1923/II:1215'te belirtilmiş olmasına rağmen, bu metin PRFRUS'ta yayımlanmamıştır.

rım araç ve gereçlerini ("alat ve edavat") bakanlığın göstereceği limanlara getirtmiş olacaktı. Tarım araç ve gereçleri taksitle satılacak, fiyatlar ve taksit süreleri şirket ve bakanlık tarafından tayin edilmiş bir kurul tarafından belirlenecekti. İlk yıl içinde, ikisi seyyar olmak üzere, toplam on iki atölye açılacaktı. Zamanla küçük çapta üretime geçecek olması beklenen atölyelerin açılacağı bu yerler bakanlık tarafından belirlenecekti. Ayrıca yurdun birçok yerinde "satış şubeleri" açılacaktı. Atölyelerde ve satış şubelerinde Türkler çalıştırılacaktı. Tüm işlemler, yeni kurulacak bir Türk-Amerikan şirketi tarafından uygulanacak, şirketin sermayesinin "%40'ı Türk olursa şirket Türk tabiyetine geçecek, aksi halde kavanin [kanunlar] ve nizamatımıza riayetkâr bulunmak suretiyle Amerikan tabiyetini muhafaza edecektir."

Ziraat Bankası, altı yıl için, şirketten her yıl en az 400.000 liralık alım yapmayı garanti etmektedir. Fakat şirketin satışı "üç sene zarfında üç milyon liraya baliğ olursa [ulaşırsa] banka teminatından kurtulmuş olacaktır."[20] Ziraat Bankası'nın almayı garanti ettiği araç gereçlerle ve "alındığı söylenen komisyonlar"la ilgili konular 24 Mart 1923'te tekrar tartışma konusu olmuştur.[21] 8 Nisan 1923'te Chester İmtiyazı'nın kanunlaşmasıyla ilgili oturumda ise, "tarım anlaşması"nın gündeme gelmediğini görmekteyiz.

Genelde Chester Projesi'nin akıbetinin büyük oranda belirsiz olduğu sonraki aylarda bile, bu "tarım anlaşması"ndan sık sık söz edildiğini görmekteyiz. Örneğin, Temmuz 1923'te yayımlanan makalesinde, L. S. Moore bu tarım anlaşmasından söz etmektedir:

> Birkaç milyon dolar değerinde tamamlayıcı bir tarımsal gereç sözleşmesi vardır (CH, 1923/7:523).

Toynbee Ağustos 1923'te *Asia* dergisinde konuyla ilgili olarak şunları yazmaktadır:

> Bugünkü hükümet, bir Amerikan girişimiyle gereç ve makine ithal etme, bütün ülkede onarım, yedek parça arzı, malları satın alan köylülere bunların kullanımını ve bakımını öğretmek için yerel merkezler inşa etme sözleşmesi yaparak tarımsal eğitimde bir başlangıç yapıyor (*Asia*, 1923/9: 662).

Ağustos 1923'te *Current History* dergisinde Edward J. Being bu konuda şöyle yazmaktadır:

> Bugünkü Türk tarım sisteminin yeniden düzenlenmesi, Doğu ile Batı arasında başarılı bir işbirliği için büyük bir alan sunuyor. Chester imtiyazı kuşkusuz

---

20 *Vatan*, 9 Nisan 1923. Ayrıca bkz. İlkin, 1983:753.

21 TBMM-ZC, 24 Mart 1923, Cilt 28, s. 147-155'ten aktaran İlkin, 1983:754, dn. 27.

bu yönde çok şey başaracaktır. Ayrıca şimdi kısmen ya da tamamen boş yatan olağanüstü derecede zengin, bütünüyle yeni tarım alanları yaratma imkânları da vardır. Doğu Trakya neredeyse bomboştur ve burası, büyük çiftçiliğin hayata geçirilebileceği bir alandır. Bu bölgeden İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan bir demiryolu geçiyor; bölge, su bakımından da yeterince zengindir (CH, 1923/8: 813).

Kimsenin bir itirazı olmadığı anlaşılan bu tarım anlaşması, her şeye rağmen hayata geçirilememiştir. Bunun tek nedeni, bu anlaşmanın, doğrudan asıl projeye, yani demiryolu yapım projesine bağlanması ve sonuçta bu projenin gerçekleştirilememiş olmasıdır. Bu konu, gelecek bölümde ayrıntılı olarak tartışılacak.

b) Demiryolu Yapımı ve Yeraltı Kaynaklarının İşletilmesiyle İlgili İmtiyaz Anlaşması

Bu arada asıl "Chester Projesi" olarak bilinen ve TBMM tarafından 9 Nisan 1923 tarihinde onaylanan demiryolu yapımı ve yeraltı kaynaklarının işletilmesiyle ilgili anlaşmanın[22] içeriği ve genel koşulları hakkında bir özet sunmak istiyorum.[23] Bu özeti yaparken, Düstur, 1923:23-59'da yayımlanan üç "Mukavelename" ve bir "Şartname"nin metninden yararlanacağım. Bu anlaşmalar şunlar:

1. MS: Mukavelename-i İptidadiye (Preliminary Agreement);
2. ME: Mukavelename-i Esasiye (Definitive Convention);
3. MM: Mukavelename-i Müzeyyel (Supplementary Contract);
4. ŞE: Şartname-i Esasiye.[24]

Anlaşmaların içeriğine en genel anlamda Önsöz'de değinmiştim; yine de bir cümleyle tekrarlamakta yarar var: Bu imtiyaz anlaşmasıyla, imtiyaz sahibi şirket (Ottoman-American Development Company), hiçbir kilometre garantisi veya ücret almadan Anadolu'da yaklaşık 4.400 km uzunluğunda demiryolu inşa edecek; Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında üç liman inşa edecek ve karşılığında da, inşa ettiği bu demiryoları hatlarıyla li-

---

22 Bu metinlerin bugüne kadar yayımlanmış olduğu kaynaklar şunlardır:
Türkçe: Düstur, s. 23-59; Armaoğlu, 1991:31-67; TBMM-ZC:442-465.
İngilizce: CH, 1923/6:485-489; Hershlag, 1968: ekler; Armaoğlu, 1991:68-88; PRFRUS, 1923/II:1216-1241.
Almanca: (MG) Montanische Rundschau Zeitschrift, J. 15, No. 19, 1923, s. 425-427; (ER) Europaische Gesprache, Nr. 1/2, 1923, s. 331-341.

23 Anlaşma koşullarının geniş bir özeti için ayrıca bkz. Tezel, 1970b:294-304.

24 Bundan sonra sadece anlaşmaların kısaltmaları kullanılacaktır; bu kısaltmalardan sonra verilen rakamlar ise anlaşmaların ilgili maddeleridir.

manlarını ve bu hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik şerit içindeki, mevcut ve bulunacak tüm maden kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı.

Anlaşmanın içerdiği hatlar ve inşa edilecek limanlara gelince: Döşenecek demiryolları 1,435 metre eninde, normal tek hat şeklinde olacaktı ve ikinci bir hattın ileride yanına döşenmesi için yeterli "arazi" bırakılacaktı (Mİ:1/3; ME:9).

Demiryollarının geçeceği güzergâh, (ayrıntıları daha sonra belirlenmek ve Nafia Vekaleti'nce "tasdik edilmek" şartıyla) şu hatlardan oluşmaktadır (Mİ:1; ME:1. Bu güzergâhı çalışmanın sonundaki haritadan izlemek mümkün):

1. Sivas-Harput-Ergani-Diyarbakır-Bitlis- (Van Gölü'nün güneyinden veya kuzeyinden) Van
2. Harput-Yumurtalık
3. (Birinci hattın, Diyarbakır-Bitlis kısmının bir noktasından başlayarak) Musul-Kerkük-Süleymaniye

Ayrıca, ek sözleşmeyle (MM), bunlara yeni hatlar eklenmiştir (MM:1):

4. Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas
5. Musaköy (Dördüncü hat üzerinde)-Ankara
6. Çaltı (Birinci hat üzerinde)-Erzurum-Doğu Beyazıt (İran sınırı)
7. Pikriç veya Aşkale (Altıncı hat üzerinde)-Karadeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon)
8. Hacı Şefaatli (Beşinci hat üzerinde)-Kayseri-Ulukışla.

Ayrıca, şirket ve Nafia Vekaleti yeni hatların aynı koşullarda yapımı için ileride anlaşabileceklerdi. Şirketin inşa ettiği hatlardan çıkarak yapılacak tüm yan hatların inşası için de şirketin önceliği söz konusudur (ME:31, 32).

Şirketin inşa etmesi öngörülen limanlara gelince: Şirket, biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki ayrı liman inşa edecekti. Ayrıca, inşaat maliyetini kendisi karşılamak üzere, Akdeniz kıyısında, Yumurtalık'ta da bir liman inşa edebilecekti (ME:20).

Ek anlaşmaya göre, Samsun-Sivas hattının inşaatına başlanmasına öncelik verilecekti. Buna göre, anlaşmanın onaylanmasından sonraki altı ay içinde, şirket bu hatla ilgili tüm etüt ve ön araştırmalarını tamamlamış olacak; inşaatı üstlenmeyi kabul ederse, sonraki bir ay içinde Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas hattı ve altı ay içinde de Ankara-Musaköy hattının inşaatına başlanacaktı (ME:4, 8). Bu hatların birincisinin yapımının tamamlanması için şirkete tanınan süre için üç yıl, ikincisi için de dört buçuk yıldır (ME:7).

Aynı şekilde tüm hatlar için şirkete, etüt ve ön araştırma yapması için

farklı zamanlar tanınmıştı. Şirket araştırmalar sonucunda hattı inşa edip etmeyeceğine karar verecekti. Genelde tüm projenin kesin kabul veya reddi için verilen süre ise iki yıldır. Şirketin inşaata yanaşmaması durumunda, şirket, depozit olarak Banka Commerciale Italiana adlı İtalyan bankasının İstanbul şubesine yatırılmış olan (Mİ:9) 50.000 liradan vazgeçmek zorunda kalacaktır. Bu anlamda tüm hatların yapımıyla ilgili anlaşmaların kesin geçerliliği, tanınan bu sürelerden sonra şirketin vereceği karara bağlıdır. Şirketin, bu araştırmalar ve değerlendirmelerden sonra inşaata karar vermesi durumunda, bir ay içinde depozit miktarını 70.000 liraya çıkarması zorunludur.

Bu projeyi gerçekleştirmek üzere, OADC tarafından, imtiyazın onaylanmasından sonraki altı ay içinde Türk kanunlarına uygun bir Türk anonim şirketi (Turkish Limited Society) kurulacaktı. Bu şirket, kurulduktan sonraki bir ay içinde[25] hisselerinin %50'sini Türklere satışa sunacak ve İstanbul gazeteleri aracılığıyla bunu kamuoyuna duyuracaktı. Şirket bundan sonra, kalan hisselerini istediğine satmakta serbest olacaktı (ME:4). Türkçe metinde belirtilmemesine rağmen, İngilizce metinde, bu maddede ayrıca, kurulacak olan bu anonim şirketin yöneticilerinin en az üçte birinin Türk olması koşulu getirilmiştir (PRFRUS, 1923-II:1221).

Şirkete, yukarıda bahsedilen hatların inşaatı sırasında kullanacağı araç gereçlerin alımında "iç vergilerden ve gümrük resimlerinden muafiyet" hakkı tanınıyordu. Gümrükten muaf olacak şeylerden biri de, (dışarıdan getirtilmesi durumunda) hatların işletilmesinde kullanılacak olan kömürdür (ME:10). Ayrıca genel olarak şirket her türlü gelir vergisinden de muaf tutulmaktadır.

Hatların geçeceği arazi ücretsiz olarak şirketin kullanımına verilecek, inşaat kullanımında gerekli olduğunda, şirket kamu ormanlarından (vergisini vermek koşuluyla), kum ve taş ocaklarından ücretsiz olarak yararlanabilecekti. Mülkiyeti şahıslara ait olan arazi, bina, taş ve kum ocakları ise devlet tarafından satın alınarak şirketin kullanımına sunulacaktı. Bu kaynaklardan yararlanılarak, şirket tarafından yol boyunca kurulacak olan tuğla ve kiremit fabrikalarında üretilecek olan mallar, şirket tarafından kâr amacıyla piyasaya sürülebilecekti (ME:8, 11). Şirket gerekli olan elektrik enerjisi için santraller kurabilecek, akarsulardan ücretsiz olarak yararlanabilecekti (ME:19). Şirket kendi kullanımı için telgraf hatları döşeyecek ve hükümetin bunları (şirketin çalışmasını engellemeden) kullanmasına izin verecekti (ME:25, 29).

---

25 İngilizce metne göre, ilk altı ay içinde PRFRUS, 1923/II:1221.

Ayrıca, "ulus-devletleşme" sürecinin yarattığı romantik bir duyarlılıkla, şirketin Türkiye'deki tüm yazışma ve iletişim dilinin Türkçe olması şart koşulmuştur. Ayrıca aynı bağlamda, kapitülasyonların yarattığı tepkilerden dolayı oldukça önem verilen, hukuki anlaşmazlıkların Türk adliyesince halledileceği şartı da ihmal edilmemiştir (ME:46).

Bu şirketin elde edeceği net kârdan (yani, gelirden, işletme genel giderleri, tahvillerin ödenecek olan yıllık faizleri ve pay sahiplerine dağıtılacak olan %12'lik kazanç çıkarıldıktan sonra kalan miktardan) %30'u hükümete ait olacaktı (E:42).

Bütün proje, tüm inşaat ve işletme süreci boyunca, hükümetin denetimine açık olacak ve şirket bu denetimin maliyetini paylaşacaktı (ME:37). Hükümet isterse, ana hatları otuz yıl sonra karşılığını ödeyerek devletleştirebilecekti (ME:22). Anlaşma süresi olan 99 yıl bittikten sonra, şirketin o zamana kadar inşa ettiği ve işlettiği tüm tesisler doğal olarak devlete devredilecekti (ME:23).

Bunların dışında imtiyaz anlaşmasının en çarpıcı özelliği, hatların iki yanındaki toplam kırk kilometrelik bir şeritte mevcut olan veya ileride bulunacak olan tüm yeraltı kaynaklarının (maden, maden suyu, petrol vb) işletme hakkının 99 yıl için şirkete verilmesiydi (ME:33, 40, 44). Ayrıca şirket, her türlü maden işleme tesisini kurmak konusunda imtiyaz sahibi olmaktadır (ME:38). Demiryolu ve liman yapımı ve işletmesi konusunda şirkete sağlanan her türlü (ithalat ve içalımda vergi bağışıklığı ve arazinin ücretsiz olarak şirketin kullanımına sunulması gibi) yasal, mali ve idari kolaylıklar bu yeraltı kaynaklarının çıkarılması ve işletilmesi için de geçerliydi.

Bu projeye uygun olarak inşa edilecek demiryollarının ve limanların hem şirket hem de Türkiye için büyük çaplı ve çok yönlü gelişmelere yol açması doğal olarak öncelikle beklenilen bir şeydi. (Bu beklentilerin adını, en genel kullanımıyla "Batılılaşma" koyabiliriz). Ancak bunun yanı sıra, demiryollarının geçeceği hatların iki yanında yirmişer kilometrelik alandaki tüm yeraltı kaynaklarını çıkarma ve işleme hakkının şirkete verilmesi, projeye bambaşka bir boyut katmaktaydı: petrol. Bu çalışma boyunca bölgedeki petrol kaynaklarının zenginliği konusundaki genel kanıyı ve bu kaynaklar için verilen savaşımın tarihini anlatmaya çalışmıştım (Üçüncü ve Beşinci Bölüm). Burada, son olarak, anlaşma imzalandıktan sonra, şirketin yöneticilerinden Henry Woodhouse tarafından kaleme alınan bir makaledeki, projenin yol açacağı masraflar ve bölgenin yeraltı kaynaklarının tahmini değeriyle ilgili (projeyi Amerika'da pazarlama amacını güttüğünü sandığım) değerlendirmeleri aktarmak istiyorum:

Chester İmtiyazı, 200.000.000 dolardan 300.000.000 dolara kadar harcama

gerektirdiği hesaplanan inşaat sözleşmelerini ve 10.000.000.000 dolar değerindeki madenlerin ve öteki doğal kaynakların işletilmesini kapsayan birçok ayrı imtiyazı kapsıyor. Van ve Musul vilayetlerinin 8.000.000.000 varillik petrol potansiyeline sahip olduğu hesaplanıyor; Ergani bakır madeninin 200.000.000 ton yüksek derecede bakır cevherine sahip olduğu hesaplanıyor. Chester İmtiyazının kapsadığı topraklarla ilgili İngiliz, Alman, Fransız ve öteki jeolojik incelemelerin gizli raporları, bu toprakların petrol, bakır, altın, platin, gümüş, demir, kurşun, çinko, kalay, cıva, kobalt, magnezyum, nikel, antimon, kömür ve tuz bakımından zengin olduğunu gösterir. Petrol alanlarının ve Ergani madeninin değeri, işletilerek fiilen kanıtlanmıştır (CH, 1923/6: 396).

c) Yeni Ankara Şehri Kurma Planları

Bu iki anlaşmadan başka, Chester Grubu'na verildiği iddia edilen imtiyazlar, daha çok, ileride yapılması düşünülen şeylerdir veya Chester'ın ve Kennedy'nin basına yaptığı açıklamalardan anladığımız kadarıyla, tarafların görüşmeler boyunca sözlü olarak anlaştığı konulardır. Bunlardan, özellikle Ankara'nın yeniden inşasıyla ilgili haberlere çalışmanın değişik yerlerinde defalarca değindik. Bu konudaki en ayrıntılı bilgiyi ise 9 Nisan 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde Ahmed Şükrü imzasıyla yayımlanan Arthur Chester ile röportajda buluyoruz. Bir kopyası ek olarak verilen bu yazıdaki bilgileri burada özetlemek istiyoruz:

Arthur Chester hükümete, Ankara'nın güneybatısındaki tepe üzerinde yeni bir şehir kurma konusunda bir proje sunduğunu ve buna şehrin bir haritasını eklediğini söylemektedir. Bu projeye göre, söz konusu yerde 20 kilometrekarelik bir arazi, bu projeyi gerçekleştirmek amacıyla kurulacak olan bir şirkete devredilecek; bu arazide "bir Büyük Millet Meclisi ile hükümet için lazım gelen" devlet daireleri inşa edilecekti. Şirket, hükümet için toplam 10 milyon liralık bina inşa etmeyi üstlenecektir.

> Bu hükümet binalarından maada [başka] şirket şehrin yollarını, caddelerini, kaldırımlarını inşa edecek, parklar açacak, şehre bol su getirecek, elektrik ile tenvir edecek [aydınlatacak] tramvay, telefon hülasa Amerika'nın yeni şehirlerinde bulunan esbab-ı istirahati temin edecektir. Her caddesinin altında iki tünel bulunacaktır. Bu tünellerin biri lağımlara diğeri de elektrik, telgraf ve telefon tellerine mahsus olacaktır.

Ayrıca, kurulacak olan şehrin caddeleriyle ilgili ayrıntılı bilgiler veren Arthur Chester, şehrin ortasına bir de suni göl yapılacağını söylemektedir. Son olarak, Ahmed Şükrü'nün arsa fiyatlarıyla ilgili sorusunu cevaplayan Arthur Chester, bunu bilemediğini ve ancak ileride arz ve talebe göre belirleneceğini belirttikten sonra, sözlerini şöyle sürdürmektedir:

> İhtimal ki bazı mahallelere celb etmek [yöneltmek] için bedava arsalar verme-

ye mecbur kalacağız; hatta bazı şerait altında hediye olarak inşa edilmiş ev bile verebiliriz. Yeni Ankara'yı inşa hususunda muvaffakiyet tamamen Türkiye'nin iktisadi inkışafına tabidir. Fakir bir memleket payitahtı da fakir olacağından böyle bir şehrin inşası için para sarf edilemez. Biz Ankara'nın inşasına talip olmakla, Türkiye'nin istikbali hakkında kavi ümitler beslediğimizi göstermiş oluyoruz (Vatan, 9 Nisan 1923:2)

İMTİYAZ ANLAŞMASININ TBMM'DE ONAYLANMASINDAN SONRAKİ TEPKİ VE TARTIŞMALAR

Chester İmtiyazı'nın Meclis tarafından onaylanması bir anda bütün dikkatleri bu projc üzerine çekmişti:

> Türk hükümeti, Chester topluluğuna (Ottoman-American Development Company) kazançlı yeni bir imtiyaz vererek dünyayı şaşırttı. 100 milyon dolar maksimum sermayeyle Delaware'de kurulan bu firmanın başkanı, Panama Kanalıyla ünlü General George W. Gothals'dı. Bu şaşırtıcı cömertliğin görünürdeki nedeni, Kemal Atatürk'ün, Tuğamiral Chester'ın Türkiye'de kapitülasyonların kaldırılması lehine ABD baskısına neden olabileceğini ummasıydı. Atatürk, Amerikalıların İngilizler ve Fransızlar gibi ekonomik imtiyazları siyasal amaçlarla kullanmayacaklarına inanmış da görünüyor (Chester, 1983: 225).

Chester Projesi'nin BMM'de onaylanması genellikle Türkiye'de büyük coşkuyla karşılanırken Amerika'da aynı ilgiyi görmedi. Bu arada, daha anlaşma görüşmeleri sürerken başlayan uluslararası muhalefet, anlaşmanın onaylanması ile daha da şiddetlendi. Çünkü imzalanan anlaşmada yapımı öngörülen birçok demiryolunun yapım imtiyazı daha önce başka gruplara verilmişti:

> Rusya, Almanya, Fransa ve Büyük Britanya, Chester sözleşmesiyle maddi olarak zarara uğradıklarını hissediyorlar. Rusya, eski rejiminin kendi özel gözetim bölgesi olarak gördüğü Anadolu toprağında demiryolları inşa etmeyi protesto etme hakkını şimdiye kadar saklı tutmuştur.
> Konya'dan doğuya doğru giden Bağdat Demiryolundaki Alman hisseleri, tazminat ödemelerinin bir parçası olarak likidasyon için Müttefiklere devredildi. Bu hattın Pozantı-Nusaybin kısmı, Ekim 1921 tarihli Fransız-Türk Anlaşmasıyla bir Fransız grubuna verildi. Bağdat hattının Chester güzergâhıyla kesiştiği noktada, Fransız grup ile Amerikan grup arasında çatışmalı hak iddiaları olasılığı hâlâ vardır. Bu yazı yazıldığı sırada, bir İngiliz birliğinin Lozan'daki görüşmelerle bir Zürih bankasından, Haydarpaşa'dan Konya'ya kadar uzanan Anadolu Demiryolunda kontrol edici bir pay aldığına dair bir haberle, duruma başka uluslararası karışıklıklar da eklendi.[26]

---

26 *Asia*, 1923-7:538. İngilizlerin ve Fransızların itirazlarıyla ilgili genel değerlendirmeler için bkz. CH, 1923/6:396, 397-398.

İmtiyazın Meclis tarafından onaylanmasının hemen ardından, 25 Nisan 1923 tarihli *The New Republic* dergisinde olay şu şekilde aktarılıyordu:

> Ankara hükümetinin emekli Tuğamiral Colby M. Chester'a son zamanlarda verdiği imtiyazlar nedeniyle, çok belalı bir sorun eli kulağında görünüyor. İngiliz ve Fransız basını yüksek sesle protesto ediyor. (...) Kısaca, Türklerin Amiral Chester'a gösterdiği cömertlik, Türkiye'ye ait kabul edilsin ya da edilmesin, görünürde olan her şeyi ona verecek kadar ileri gitti (TNR, 25 Nisan 1923:235).

Anlaşmanın onaylandığını haber veren diğer bir dergi olan *Current History* dergisi de, haberin sonunda, bu projeye karşı uluslararası tepkilere değinmekteydi:

> Söylendiğine göre proje, başından beri, benzer imtiyazlar vaat edilen İngiliz, Fransız ve Rus topluluklarının muhalefetiyle karşılaştı (CH, 1923/5: 352).

a) Türk Basını, Türk Hükümeti ve Kamuoyu

Tüm ülkede büyük bir ilgi ve heyecan yaratan Chester Projesi Kemalist kadrolarda, Türk basınında, sıradan insanlar arasında en çok konuşulan konu olmuştur. Projenin Meclis'te görüşülmesi sırasındaki tartışmaları yukarıda aktarmıştım. Kemalist kadroların projeyle ilgili diğer açıklamaları ve genelde projeye yaklaşımları aşağıda uzun uzun anlatılacak. Türk basınının konuyla ilgili tavrını ise Selim İlkin'in bu konuda yaptığı bir çalışmadan (İlkin, 1983:757-764) özetleyerek aktaracağım:

> Dönem basını projeye büyük bir ilgi göstermiştir. Dönemin tüm güç haber alma koşullarına rağmen şirket içindeki gelişmeler bile, büyük bir hızla kamuoyuna aktarılmıştır. Basın, projenin niteliğinin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacak, araştırmalar, görüşmeler yapmış, kamuoyunun görüşlerini geniş şekilde yansıtabilmek amacıyla, "anketler"ler açmıştır. (...) *Tan* gibi ufak ve hükümet yanlısı ve *Vatan* gibi genelde Amerikan sempatizanı diye bilinen iki gazetenin bu tutumları ilginçtir. Bunu Kurtuluş Savaşı heyecanı taşıyan, her konuyu veya olanağı doğru değerlendirme çabası gösteren "objektif" gazeteci anlayışına bağlamak, pek yanıltıcı olmasa gerektir. Aynı tutumu tüm basın, özellikle bazı İstanbul basını için söylemek ise o derece güçtür. Bunlar bu girişimin arkasında misyoner veya Ermeni desteği olduğunu ileri sürmüşler veya bu projeyi bahane ederek Hükümet'e sert biçimde hücum etmişlerdir.
> Bir bütün olarak alınca, Chester Projesi o dönem basının, hem de yalnız Ankara ve İstanbul'daki değil, başta (Konya) *Halk* ve (Zonguldak) *Memleket* olmak üzere tüm Anadolu'daki basının ana temalarından biri olmuştu (İlkin, 1983:757 ve 764).

Tan (Ankara) ile *Vatan* (İstanbul) gazetelerinin projeyle ilgili yazıları-

nın genel bir değerlendirmesini yapan İlkin'in söz konusu makalesinde, 4 Şubat, 12 Şubat, 20 Şubat, 21-23 Şubat, 25 Şubat 1923 tarihli *Tan*, 26 Mart ve 7 Nisan 1923 tarihli *Vatan* gazetelerinde yayımlanan makalelerin incelendiğini görmekteyiz. Buradan öğrendiğimize göre, *Tan* gazetesinde, anlaşma taslağının "geniş kapsamlı bir özeti" (4 Şubat), meclis komisyonlarındaki değişiklik önerileri, projeyle ilgili harita ve konuyla ilgili uzmanların fikirleri yayımlanmış (20 Şubat) ve ayrıca konuyla ilgili bir anket açılmıştır. Ayrıca yine *Tan* gazetesinde, "Doğu Anadolu'nun iktisadi durumuyla ilgili İngiliz belgelerinden derlenmiş ayrıntılı bir rapor yayımlanmıştır" (21-23 Şubat). "Bu verilerin ışığı altında, projenin incelenmesinde özellikle şu noktalarda *Tan* sakıncalar görmüştür" (25 Şubat) (*age.*:758):

1) Demiryollarının geniş hat şeklinde yaptırılmasının pahalıya mal olması; 2) imtiyaz süresinin uzun olması; 3) maden çıkarma için tanınan 40 kilometrelik şeridin çok geniş olması; 4) alınmış olan teminatın miktarının projenin büyüklüğüne göre az olması (İlkin'in söz konusu çalışmasında bu konuda şöyle denmektedir: "Bu nedenle Chester'ın bu projenin gerektireceği paranın hiç olmazsa, %25'ini sağlamış olduğunun araştırılması gerekir" *age*:759).

Vatan gazetesinin sahibi ve başyazarı Ahmet Emin (Yalman) ise projenin önemi ve anlamı üzerine yaptığı değerlendirmelerden sonra, bu çapta ve bu nitelikte bir projenin ancak Amerikalılar tarafından gerçekleştirilebileceğini ileri sürmektedir. Yalman projeyi üstlenecek şirket hakkında İstanbul'daki Amerikalılar arasında küçük bir araştırma yaptığını ve şirketin güvenilir olduğuna inanıldığını belirtmektedir (26 Mart). Yalman'ın en büyük kaygısı şirketin finansmanı sorunudur. Bu nedenle, Kennedy ile yaptığı uzun görüşmede bu yönde sorular sormuştur. Kennedy, ilk yıllarda şirketin kâr bekleyemeyeceğini, hatta zarar etmesinin de söz konusu olacağını belirtmekte, ama sonraki yıllarda, bulunacak olan madenlerin işlenmesi ve projenin getirdiği iktisadi kalkınmadan yararlanılması sonucu şirketin kâra geçeceğini iddia etmektedir (*age.*:759-763).

Ankara hükümeti ve genelde milliyetçi önder kadrolar ise, daha başından itibaren "Chester'ın tekliflerini kendisi için çok elverişli görüyor" (Aralov, 1985:246) ve Türk kamuoyu, genelde Amerika'ya ve özellikle Chester'a bir "kurtarıcı" olarak bakıyordu. Chester Projesi (Yalman'ın edebi diliyle) "böylece en karanlık günlerde gönüllere ferahlık veren ve yurdun kısa zamanda Amerika'nın yardımıyla cennete çevrilmesi ümidi ile ilgisi olan çok tatlı bir rüya" idi (Yalman, 1970:55). Bu, en sıradan çiftçiden, en tanınmış yazara ve en üst aşamadaki yöneticiye kadar herkes için böyleydi. Bunu en iyi dile getiren, 1923 Temmuzunda Ankara'yı ziyaret

eden ve Mustafa Kemal'le de bir görüşme yapan *The Saturday Evening Post* dergisi yazarlarından Isaac F. Marcosson'un, 20 Ekim 1923'te yayımladığı izlenimlerdir:

> Chester İmtiyazı'ndan söz ederken, Ankara'da daha yarım gün geçirir geçirmez içime doğan şu çarpıcı gerçeği hatırlıyorum. En fakir kundura boyacısına varıncaya kadar herkes, sadece bu imtiyaz hakkında bilgi sahibi olmakla kalmıyor, aynı zamanda onu, Türkiye'nin gelişmesi ve zenginleşmesi için şaşmaz bir ilaç sayıyor. Bir Türk köylüsüne bu imtiyazı sorun, size bunun, gelecek ay çiftliğinin kenarından bir demiryolu geçmesi demek olduğunu söyler. Chester imtiyazcılarının, bir ekonomik dönüşümü gerçekleştirecekleri yolunda, körcesine ve adeta insanın içine dokunan bir inanç var. Türkiye'nin her tarafında olduğu gibi Ankara'da da, Amerikalının şu anda en makul yabancı oluşunun bir nedeni de bu (Özbudun, 1984:175-176).

Gordon, Chester İmtiyazı'nın Türkiye'de yarattığı heyecan hakkında İstanbul'daki Amerikan elçiliğinin arşiv belgelerinden şu alıntıyı aktarmaktadır:

> Anadolu'daki her tüccar ve köylü, bir bütün olarak Amerikan ulusunun arkasında olduğuna inanarak Chester projesine mutlak bir güven bağladı. Üç yıl içinde yeni demiryollarının açılacağı, her çiftlikte yeni tarım makineleri bulunacağı ve bütün ülkeye refahın egemen olacağı bekleniyordu. Sağlıksız bir aşırı iyimserlik ülkeye hâkim görünüyordu (Gordon, 1923: 134).

Türkiye'deki bu havayı, 1923 yılında bölgeye yaptığı geziden sonra *Asia* dergisinde Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında üst üste üç makale yayımlayan ve 8 Nisan'da Meclis'te yapılan Chester İmtiyazı tartışmalarında orada bulunduğunu söyleyen (CH, 1923/10:718) ünlü tarihçi Arnold Toynbee de bu yazılarında dile getirmektedir. Yazılarında, yeni Türkiye'nin gelişme arzusunu anlatan Toynbee, bunun için genelde Türk kamuoyunda Batı ile işbirliği isteğinin hâkim olduğunu anlatırken, bununla ilgili ilginç bir örnek olarak, savaş yıllarında "büyük zararlara uğramış, çiftliği yıkılmış, tarlaları ve tarım araçları tahrip edilmiş, sürüleri çalınmış, işçileri oraya buraya dağılmış" olan "İzmitli bir toprak sahibi"ni vermektedir. "İzmir İktisat Kongresi'nde tarım kesiminin liderliğini yapmış olan" bu toprak sahibinin şimdiki "amacı, işletmesini bir şirket haline getirerek Amerikalı ya da Avrupalı bir sermaye grubuyla anlaşmak ve kurulacak olan Türk-Batı ortaklığında bir yönetici olarak görev yapmaktı" (Ulagay, 1974:306. İngilizcesi için bkz. *Asia*, 1923-10). Bu yazılarında Toynbee, Kemalistlerin, Batı ile işbirliğini dışlamayan iktisadi milliyetçilik anlayışını aktardıktan sonra, Chester Projesi hakkındaki tepkileri şöyle aktarmaktadır:

Bu "iktisadi milliyetçilik," bütün sınıflardan Türklerin "Chester Projesi"ne göstermekte oldukları yaygın ilgiyi açıklar. "Proje"nin bir "imtiyaz" haline geldiği Meclis'teki tartışmada hazır bulundum ve projenin lehine etkide bulunan dürtüleri öğreninceye kadar, konuyla ilgili insanlarla birçok görüşme yaptım. Savaştan birkaç yıl önce, Almanlar Anadolu demiryolu sistemini kuzeye doğru uzatma eğiliminde görünürken, Rusların Osmanlı hükümetinden kuzey vilayetlerindeki demiryolu yapımının tekelini kopartmış olmaları gerçeği bunun önemini kısmen açıklar. Onların öncelikli niyetleri, henüz inşa edilmemiş bir hattın, Samsun-Sivas hattının imtiyazının bir Fransız mali grubuna verilmesini sonunda onaylamalarına rağmen, kendi yerel stratejik nüfuzlarını sürdürmek için bu bölgedeki herhangi bir hattın başkaları tarafından inşa edilmesini önlemek olmuştu. Chester şeması bu nedenle askerleri memnun ediyordu, zira, doğu sınırlarını karadan Orta ve Batı Anadolu'ya bağlamayı vaat ediyordu. Yeni başkenti gerçekten merkez haline getireceği için politikacıları da memnun ediyordu; çünkü, Ankara'nın haritadaki yeri ideal görünmesine rağmen, sadece batıya doğru demiryollarına sahipti. (...) Yine, hattın geçmesi planlanan seçim çevrelerinin milletvekillerine de proje çekici geliyordu. Diğer milletvekilleri de, doğrudan yararlanmasalar bile, İstanbul'u ihmal edip Anadolu'yu kollayan bir şemadan yanaydılar. Bazıları, Amerikalı teknik gözetmenlerin sayısını sınırlayan maddelerden ötürü projeyi destekliyordu; zira ağırlıklı olarak Türklerin çalıştırıldığı bu kadar büyük ölçekli işlerin ulusal bir eğitim değeri olacağını düşünüyorlardı. Gerçeklikle daha az bağı olan bazıları da, ülkelerine dolup taşacak Amerikan altını akışının düşünü görüyorlardı. Bazıları, kuleleri ve burçlarıyla hayali şatolar inşa ediyorlardı. Mr. Chester harap olmuş kasabaları ve köyleri yeniden imar edecekti, ya da modası geçmiş ve huzursuz Ankara'yı aşacak yeni bir Washington'u gökten yere indirecekti. Yasanın Meclis'ten geçmesinde şaşılacak bir şey yok![27]

Chester Projesi'nin tarihiyle ilgili olarak şimdiye kadar yapılmış en ayrıntılı araştırmanın sahibi DeNovo, (her ne kadar Kemalistlerin bu projeyi, Müttefikler arasında "nifak" yaratmak için bir taktik olarak kullandığına inansa da) Kemalistlerin, ülkenin kalkınması bağlamında bu projeden samimi beklentilerini şöyle dile getirmektedir:

Türklerin projenin demiryolu, liman, madencilik ve tarımsal kalkınmayı öngören hırslı hükümlerinde içten oldukları şüphe götürmez. Imbre, "ülkedeki her köylü, Birleşik Devletler hükümetinin inşa edeceğini düşündüğü Amerikan demiryollarını duymuş ve bekliyor" diye bildiriyordu. Fakat Müttefiklerin ye-

---

27 Asia, 1923-9: 687. Toynbee'nin 1923 yılının Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında yayımlanan yazıları için bkz. Ulagay, 1974:298-307, özellikle 302 ve 306. Aynı yazar daha sonra, Ekim 1925'te, bir başka dergide yine "yeni Türkiye"nin Batılılaşma çabalarını övgüyle anlatan bir makale yayımlayacaktı. Bkz. TAM, 1925/10:548-560.

ni Türkiye ile kabul edilebilir barış koşullarını saptama çabalarını yeniden başlatmak üzere Lozan'da toplandığı bir sırada milliyetçi hükümetin, imtiyazı onaylamasında kendine göre nedenleri vardı. Kuşkusuz Türkler Müttefik dayanışmasını bozmayı, Birleşik Devletler'i Müttefiklerden ayırmayı ve muhtemelen perişan durumdaki maliyelerini düzeltmek için Amerika'dan borç almayı umuyorlardı (DeNovo, 1963:225).

Ankara hükümetinin projeden bu büyük beklentileriyle ilgili bir haber de Haziran 1923'te *Current History*'de yayımlandı:

Türkler, Ankara'nın Washington'un planına göre modern bir kent olarak yeniden inşasıyla ilgili maddeler konusunda coşkuluydular. Küçük Asya'nın bakir alanlarını ve Türk pamuğunu herkese açacak demiryollarının, Irak'ın ve Transkafkasya'nın petrol alanlarını koparacak olanları dışlayacağı düşünülüyordu. İsmet Paşa'yla birlikte Lozan'a gelen baş delege Rıza Nur Bey, Türkiye'nin kendi hakları çerçevesinde hareket ettiğini ilan etti (CH, 1923/6:532).

Nitekim, Ankara hükümeti Chester Grubu'nu yeri geldiğinde Amerikalı sermayedarlardan ve diplomatlardan daha çok destekleyebiliyordu:

Bir petrol şirketinin görevlisi Başbakan Rauf Bey'e gidip, "Standard Oil Company'nin Chester'ın arkasında olmadığını size bildirmek isterim" dediğinde, Başbakan'ın yanıtı "Hayır, fakat Türk hükümeti arkasındadır" oldu. Söylendiğine göre Rauf Bey, Türkiye'deki Amerikan prestijinin Chester topluluğunun ilerlemesine ya da ilerlememesine göre artacağı ya da azalacağı uyarısında bulunmuş (Chester, 1983: 226. Ayrıca bkz. CH, 1923-7:524).
[Ankara hükümetine göre,] Lozan müzakereleri sırasında Amerikan hükümetinin Chester Grubu'nu destekler gibi görünmesi ve bu grubun ciddiliği konusunda hiçbir taraftan bir itiraz sedası yükselmemesi, Amerika'nın Türkiye'nin iktisadi kaderine ilgi duyduğu, buraya yüzlerce milyon dolar sermaye akıtacağı ve Avrupa emperyalizminin oyunlarına karşı bizim sıkı bir yol arkadaşımız kesileceği hakkında en küçük bir şüphe bırakmıyordu (Yalman, 1970:53).

Kısaca, Türkiye, bu projeyle ilgili dile getireceği uzun vadeli beklentilerinde samimiydi. Bu konuda L. S. Moore'un da aynı kanıda olduğunu görüyoruz:

Türkiye Birleşik Devletler'i Yakındoğu meselelerine dahil etmek arzusundadır; fakat imtiyazın, sadece bu özel krizde sergilenmek üzere Makyavelci Kemalist imalatın özel bir ürünü olduğu doğru değildir (CH, 1923/7:524 vd).

Chester Projesi bir yandan büyük gelişme hayallerine yol açarken, bir yandan da Kemalist kadrolarca, kendilerinin yabancı düşmanı olmadıklarının ispatı olarak gösteriliyordu. Nitekim Lozan'daki iki görüşme döne-

mi arasında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde, her fırsatta, Chester Projesi "ecnebi sermayesine karşı Türkiye'nin buğz ve adaveti" olmadığının "en bariz bir delil"i olarak gösterilmekteydi:

> Yeni Türkiye'nin vatanına karşı perverde ettiği hissiyat ve garp ilm ü irfan ve sermayesinden istifadeye ne derece hahişkâr olduğunu şimdiden gösterdiğine en bariz bir delil de vasi bir meblağı istilzam edecek olan ve bütün mamleketin baştanbaşa imarını istihdaf eden der dest-i intaç Amerikalı Chester Projesidir.[28]

Chester İmtiyazı'nı, yabancı sermaye düşmanı olmadıkları yönünde Avrupa'ya bir mesaj vermek için kullanan Kemalistler, yukarıda değindiğimiz gibi, aynı zamanda bunu Amerikan dostluğuna verdikleri önemin bir kanıtı olarak gösteriyordu. Bu, genelde iddia edildiği gibi, samimiyetten uzak, Lozan görüşmeleriyle ilgili taktiksel bir tavır değildi. Nitekim, Lozan'da, Amerika'nın Chester Grubu'na ve Ankara hükümetine beklenen ilgiyi göstermemesi, Ankara'nın bu konudaki beklentilerini ortadan kaldırmadı. Bunun en güzel kanıtlarından biri, Mustafa Kemal'in, 1923 Temmuzunda, yabancı bir gazeteciyle yaptığı -yukarıda değinilen- görüşmede söyledikleriydi:

> Biz, Amerikalıları Türkiye'de görmek istiyoruz; çünkü özlemlerimizi en iyi onlar anlayabilirler. (...) Ekonomik ilişkiler alanında Türkiye ile Birleşik Devletler, her iki taraf için de en büyük yarar sağlayacak şekilde birlikte çalışabilirler. Zengin ve çeşitli milli kaynaklarımızın, Amerikan sermayesi için çekici olması gerekir. Biz, gelişmemizde Amerikan yardımını memnuniyetle karşılarız, çünkü bütün başka ülkelerin sermayesinden farklı olarak Amerikan parası, Avrupa milletlerinin bizimle ilişkilerine can veren siyasal entrikalardan uzaktır. Başka bir ifadeyle Amerikan sermayesi, yatırılır yatırılmaz bayrağını çekmeye kalkmaz.
> Amerika'ya olan inanç ve güvenimizin somut bir delilini, Chester İmtiyazı'nı vermek suretiyle gösterdik. Gerçekten bu, Amerikan halkına bir teveccühtür (Özbudun, 1984:179-180).

Bu sözler, Kemalistlerin Amerikan sermayesi konusundaki dostane tavrını ortaya koyarken, bu çalışma boyunca sunmaya çalıştığım bir tezimin de ilanıdır: Genelde "yeni sömürgecilik" olarak anılan, o sırada hâkim olmaya başlayan Avrupamerkezci modern standartlaştırma, (kendine has yöntemiyle literatüre "Amerikan emperyalizmi" kavramını sokan) Amerika'nın öncülüğünü yaptığı bir yöntemdir ve daha sonraki yıllarda

---

28 7 Şubat 1923 tarihli *Akşam* gazetesinde yayımlanan bir yazıdan, aktaran Ökçün, 1968:11. Aynı eserde yer verilen dönemin basınındaki yazılardan, Chester'ın her zaman bu konuda verilen ilk örnek olduğunu görmekteyiz. age.:12, 13, 16-17, 265, 312.

bütün bir yüzyıla damgasını vuracaktır. Bu konuda genelde Türk aydınının ve Mustafa Kemal'in bu farkın bilincinde olduğunu görmekteyiz. Daha sonraki yıllarda "yeni sömürge" olarak adlandırılacak tüm ülkelerde olduğu gibi, bu standartlaştırma arzusunun merkez ülkelerden çok, bizzat çevre ülkelerden (daha doğru bir deyişle, çevrenin, "epistemik kopuş"u yaşamış metropol aydınları ve yöneticilerinden) gelmekte olduğunu görmekteyiz. Bir başka yerde de değindiğim gibi, bu durumda, bir bütün olarak "devletin kompradorluğu"ndan söz etmek gerekmektedir.

Nitekim daha önce de değindiğimiz gibi, Lozan'da Amerikan delegasyonunun Chester Projesi'ne sahip çıkmaması konusunda uğradığı hayal kırıklığına rağmen, Ankara hükümeti Amerikan devleti ve sermaye çevreleriyle işbirliği hevesini sürdürmekteydi:

> Müstehziler, son "Chester Sözleşmesi"ne, Birleşik Devletler'in esas olarak Türkiye'nin ticari sömürüsüyle ilgilendiğinin kanıtı olarak dudak bükebilirler. Fakat meselenin, bu önemli imtiyazın doğasından bütünüyle bağımsız başka bir yanı daha vardır. Türkler Avrupa'nın dayattığı ekonomik kölelikten kurtulmaya çalışıyorlar ve ulusal yeniden inşa işinc Amerikalıların etkili bir şekilde yardım edebileceğine, iyi niyetlerine ve siyasal dürüstlüklerine tam güvenle Birleşik Devletler'e yöneliyorlar (FA, 1923/6:81).

Türk hükümeti ve aydınının Chester Projesi'nden en büyük beklentilerinden biri de, yıllardır sürmekte olan Kürt ve Kürdistan sorununa çözüm getirmesiydi. Bu bağlamda, Chester Projesi'nin bir yandan (Batılılaşma anlamında) Türkiye'deki Avrupamerkezci modern standartlaştırma sürecini hızlandırması beklenirken; diğer yandan, aynı proje, iç standartlaştırma sürecinin hızlanması için de en etkili araçlardan biri olarak düşünülmekteydi. Genelde ulus-devletleşme hareketlerinin başından beri en büyük amacı olan "milli birliği kurma," ulus-devletin kurulmak istendiği topraklar üzerinde "homojen bir etnik yapı" ve "tek bir kültür" oluşturma çabaları şeklinde kendisini gösterir. Her ne kadar bu çabayı sarf edenler, kendilerinin, zaten mevcut olan bu yapıyı ve kültürü korumaya çalıştıklarını iddia etseler de.

Batılılaşma veya modernleşme adı altında Avrupamerkezci modern standartlaştırmayı yaşayan çevre ülkelerde, bu standartlaştırma süreci ile ülke-içi "aynılaştırma/tek-tipleştirme" süreci (yani iç standartlaştırma süreci) iç içe geçer. Bu nedenle oluşturulmaya çalışılan kültürün yerelliği bu süreci yavaşlatırken, evrensel değerlere ulaşmak için, bu yerel geleneksel değerler ve normlar çevrenin merkezinde yeniden işlenerek/şekillendirilerek (hatta bazen uydurularak) çevrenin çevresine yayılır. Bunun için gerekli koşullardan ilki, elbette bu bölgelerle ulaşım olanaklarını geliştirmektir.

Bu, bir yandan çevrenin merkezinin (ve dolayısıyla devletin) doğrudan hâkimiyetini arttırırken, diğer yandan bölgelerarası ilişkilerin artması sonucu gelişecek olan "kendiliğinden standartlaşma" sürecini de hızlandıracaktır.

Kurtuluş Savaşı sırasında önder kadrolar -heterojen yapılarına rağmen- zaferden sonra uyulacak "standartlar" konusunda (yani Batı standartlarına uyma konusunda) aynı genel yaklaşıma sahip olduklarından, Ankara'daki Meclis'te sağlanmış ittifak veya birlik, ulusal veya kültürel birlikten çok "amaçsal" yani siyasal bir birliktir. Bu ortak amaç ise -farklı gruplarca farklı yorumlanmasına rağmen- en geniş anlamıyla, Avrupamerkezci modern paradigma içerisinde kalmak anlamında, "Batıcılık"tır. Nitekim ulus-devletleşme amacı bunun en güzel örneğidir. Bu arada Müslümanlık gibi, halk arasında mevcut olan ortak ve birleştirici bir olgudan da yararlanılmakla birlikte, zamanla hareketin ulusçuluğu daha da hâkim ve belli olacaktır. Bu "ulus"tan da, (uzun yıllar süren tanım karmaşasından sonra) "Türk ulusu" anlaşılmaktadır. Yani dini İslam, dili Türkçe bir toplumdur öngörülen. Bunun dışında gelenek görenek adına dayatılacak olan "kültür" ise, zaten mevcut olan halk kültürü değildir, merkezde üretilecektir. Ancak hem resmi dilin Türkçe seçilmesi, hem de "Türk kültürü" adıyla oluşturulan ve dayatılan kültürün kabullenilmesi birçok yerde direnişle karşılaşacaktır. Aslında, Avrupamerkezci modern standartlaştırmaya karşı her yerde görülebilen bu direnç, Türkiye'de Kürtlerin yoğun yaşadığı yerlerde etnikmerkezci bir nitelik de kazanarak, amaçlanan "ulusal birlik" için (veya aynılaştırma süreci için) oldukça büyük tehlikeler yaratacaktır. Giriş bölümünde anlatılmaya çalışıldığı gibi, mevcut standartlaştırma sürecinde özellikle Avrupamerkezci modern paradigmanın koruyucu kuşağına ait olgular (kıyafet, laik kurumlar, alfabe, günlük yaşamla ilgili düzenlemeler vb) dikkati çektikleri için, bu olgular direnişlerde sembol hedef olarak karşımıza çıkabilmektedir. Bu standartlaştırma sürecinde Ankara hükümetini en çok düşündüren sorunun Kürt ve Kürdistan sorunu olmasının birçok nedeni vardır: Her şeyden önce, yıllardır gelişmekte olan anti-emperyalist mücadele gayrimüslimlere karşı olma bağlamına oturtulduğu için, savaştan sonraki amaçlardan biri "etnik temizlik" amacıyla bunların yurtdışına çıkarılması ve bu bağlamda bir homojenliğin sağlanmasıdır. Geri kalan kesimler (Laz, Zaza, Çerkes vb) arasındaki milliyetçilik hareketlerinin hiçbiri Türklerinki kadar gelişmemiş olmakla birlikte, Kürt milliyetçiliği (şimdilik sadece metropollerde de olsa) ortaya çıkmaya başlamıştır. Ayrıca, bölgedeki geleneksel "millet" tanımı her ne kadar "din birliği" ağırlıklı olsa da, modern anlamda uluslaşmayı ve dolayısıyla homojenleşmeyi (aynılaşmayı) amaçlayan herkes Kürtlerin kültürel farklılığını veya özgünlüğünü hemen fark edecekti. Yani, Türk aydını üzerinde

derin izler bırakan Arap milliyetçiliği örneği de düşünülecek olursa, birçok aydının gözünde, modern anlamda uluslaşma ve ulus-devletleşme sırası Kürtler'deydi doğrusu! Yeni kurulan ulus-devletin kendi sınırlarını "mümkün olan en geniş sınırlar" anlayışıyla oluşturduğuna daha önce değinmiştik; bu durumda, büyük oranda uluslararası pazarlıklara bağlı bir biçimde oluşturulacak bu sınırların aynı genişliğini sürdürmek bu bölgelerin iç standartlaştırılmasıyla mümkündür. Bunun en iyi aracı da demiryolları (kısa vadede bölgede tam hâkimiyet) ve onun arkasından getireceği gelişmelerdir (uzun vadede modernizasyon ve aynılaşma). Zaten yapımı söz konusu olan demiryolu hatlarının büyük bölümü Kürtlerin ve Zazalar, Süryaniler, Yezidiler gibi diğer azınlıkların yaşadığı, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesindedir. Nitekim yapılan anlaşmaların Türkçe ismi "Şarki Anadolu Demiryolu Projesi"dir.

Chester Projesi üzerine bugüne kadar yapılan çalışmalarda projenin bu yönüyle tartışılmamış olması dikkat çekicidir. Bu konuda tek istisnayı Tezel oluşturmaktadır. Tezel, 1970'te yayımlanan makalesinde, Kemalistlerin bu projeyi "milli vahdet" (birlik) kurmak için de kullanmak istediklerine değinerek şöyle demektedir:

> Ayrıca anlaşılmaktadır ki, ileride 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 (Tezel, 1970b:307).

Bu projenin Meclis'te tartışılması sırasında ve genelde Kemalist kadroların konuyla ilgili açıklamalarında konuya bu yönüyle yaklaşıldığına rastlanmamaktadır. Nitekim Meclis'teki tartışmalara katılan birçok Kürt milletvekili de projeyi destekleyenler arasındadır. Zaten bu dönemde devletin Türklüğü konusu (bu Türklükten ne anlaşıldığı bağlamında) henüz yeterince açık olmadığı gibi, herkes bu projeye genelde bölgenin kalkınması için büyük bir fırsat gözüyle bakmaktadır. Ancak ülkenin güvenliği bağlamında dolaylı olarak söz konusu edilen bu konu, ülkenin her yerine istenildiği zaman en kısa sürede asker sevkıyatını sağlaması anlamında ele alınmıştır. Nitekim projeyle ilgili Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Vekaleti'nin bu konu üzerinde durduğu, Meclis'e sunulan "Nafia Encümeni Mazbatası"nda belirtilmektedir (TBMM-ZC:466-467). Tezel'in de dikkat çektiği gibi (1970:307-308), konu üzerine Meclis'te yapılan tartışmalarda, projeye bu bağlamda bir yaklaşıma Mahmud Esad Bey'in konuşmasında rastlanmaktadır:

> Bilhassa vilayat-ı şarkiyemizin terakkisi için bendenizce bu [proje], harsen de,

içtimaen de siyaseten de bilhassa iktisaden de elzemdi. Bunlar vücut bulmadıkça vilayat-ı şarkiyemizi günden güne hatta harsen, içtimaen, siyaseten, iktisaden tehlike karşısında bulundurabiliriz. Bu yolların temini iledir ki, Türkiye'de bir milli vahdet vücut bulabilir.[29]

Projenin Türkiye'de genelde bu kadar kabul görmesinin nedenlerinden biri, ülkeyi kalkındıracağı ve "milli birlik" kuracağı konusundaki beklentilerse, diğeri de böylece yıllarca kendilerinin toprak kaybetmesine, her anlamda gerilemesine ve bağımlılaşmasına yol açan Avrupa devletleriyle yapılan pazarlıklarda Amerika'nın desteğinin kazanılmasıydı. "Nitekim, Lozan Konferansı'ndaki Amerika gözlemci-temsilcisi Joseph Grew'ya göre, İsmet Paşa 22 Nisan 1923 günü yaptığı konuşmada, Chester Projesi'ne, Amerika Birleşik Devletleri ile ekonomik münasebetleri daha yakın bir hale getirecek bir başlangıç olarak baktığını söylemiştir" (aktaran, Armaoğlu, 1991:30). Kemalistlerin bu Batıcılığı, dönemin birçok Amerikan, İngiliz ve Fransız siyaset adamı tarafından görülmüş ve dile getirilmiştir.

Amerika'dan böyle bir tavır beklenmesi, tüm ülkede hâkim olan Amerikan hayranlığı ve Avrupalı devletlerin ülkeyi tekrar mali tutsak haline getirebilecekleri kaygısıyla ilgiliydi. Kemalistler bu kaygılarını her an göstermekteydiler. Nitekim, 1921 Ankara Anlaşması'na ek olarak bazı imtiyazlar için söz alan ve savaş boyunca Kemalistleri destekleyerek, ülkenin mali yaşamında eski konumunu korumaya çalışan Fransa, daha savaş biter bitmez bu talebini bir muhtıra ile Kemalistlere bildirmiş ve Mustafa Kemal'in sert tepkisiyle karşılaşmıştı (AMDP-I, 1981:482-487). Böyle bir ortamda Amerika'nın ilgisine ve desteğine sığınma tavrı daha iyi anlaşılacaktır. Nitekim imtiyaz anlaşmasından sonra şirket, Amerikan sermaye çevrelerinde beklediği ilgiyi göremeyince, üstelik Amerika uluslararası görüşmelerde ve genelde Türkiye ile ilişkilerde projeyi veya şirketi resmen desteklemediğini defalarca belirtince, Ankara hükümeti ve genelde Türk aydını büyük bir hayal kırıklığı yaşadı. Chester imtiyazının çabuk kabul edildiği ve böylece Amerikan desteğinin sağlanabileceği, o dönemde hâkim düşünceydi. Halbuki beklentilerinin tam aksine, Amerika davalarına garip bir tavır takındı. Chester imtiyazı imzalanır imzalanmaz, İngiltere ve Fransa barış yolunda büyük güçlükler çıkardı.[30]

Aynı şekilde, Lozan'daki Amerikalı temsilcilerin, (Amerikan Dışişleri'nin yukarıda aktardığımız tavrına uygun olarak) Türk temsilcilere "ilgi-

---

29 TBMM-ZC:510. Ayrıca yabancı basında projenin bu boyutuna değinen bazı makalelerden, daha önce bahsetmiştik.

30 Mears, 1924:572'den aktaran Timur, 1993:255, dn. 52.

siz" davranması Türk heyetinde ve genelde Türkiye'de büyük bir hayal kırıklığı yaratmıştı. İsmet İnönü, Lozan'daki bu izlenimleri sonucu Chester Grubu'nun maceracı olduğunu söyleyecekti (DeNovo, 1963:148).

Daha sonraki yıllarda, "1930'da Sivas'a demiryolunun ulaşması münasebetiyle verdiği nutuk"ta, aynı İsmet İnönü, Chester Projesi'nin asıl uygulanamayış nedeninin, şirketin anlaşmanın koşullarını yerine getirmek için gerekli sermayeyi bulamamış olması olduğunu belirtecektir (Timur, 1993:92).

Sermaye bulamamasının nedeni ise, genellikle iddia edildiği gibi, Musul'un ve dolayısıyla petrol alanlarının İngilizlerin kontrolünde kalması değildi. Daha çok, yeni dönemde Chester gibi, tek ülkeye ait tekelci imtiyazların ömrünün (en azından bu bölgede) dolmuş olmasıdır. Bu konu, "Değerlendirme" başlığı altında tartışılacak.

Türkiye'de Chester Projesi'ne gösterilen tepkilerle ilgili bu bölümde, son olarak, İlkin'in makalesinde geniş özetleri verilen, 1923 yılı başlarında yayımlanmış olan "projeyi, çok daha geniş bir şekilde teknik ve politik özellikleriyle değerlendiren üç ayrı çalışma"ya (İlkin, 1983:765) değinmek istiyoruz:

1) Ali Sait (Akbaytugan), *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidat ve Mütâlaât*, Sarıkamış, Nisan 1923.

2) Hüseyin Yusuf, *Şarki Anadolu Demiryolları Cephesinde Amerikalılar (Türkiye Büyük Milet Meclisi Aza-yı Muhteremesine Açık Mektup)*, İstanbul, 1923.

3) Mahmut Muin, *Gazi Paşa Hazretleri Demiryolu Muhibbi ve Türk İlinde Demiryolları*, İstanbul, 1925 (5 Nisan 1923 tarihinde Mustafa Kemal'e sunulmak üzere TBMM'ye verilmiştir).

Bu çalışmalardan, Şark Cephesi Komutan Vekili ve Erkân-ı Harp Mirlivası Ali Sait (Akbaytugan) tarafından kaleme alınan birincisinde, genelde olumlu karşılanan proje, geniş hat yaptırılarak maliyetin yüksek tutulması, maden işletme haklarının geniş tutulması ve imtiyaz süresinin uzun olması gibi noktalarda eleştirilmiştir. Bunun yerine klasik "kilometre garantisi" verme yöntemi önerilmiş, projenin Amerikan sermayesi tarafından gerçekleştirilecek olması ise olumlu bulunmuştur.

Hüseyin Yusuf tarafından hazırlanan ikinci çalışmada ise, Amerikan sermayesinin bu projeyi gerçekleştirecek olmasının, ülkenin sonradan Amerika tarafından "demir çembere alınması"na yol açacağı iddia edilmekte ve "Chester Projesi'nin arkasında Ermeni sermayesinin olduğu ve Amerikan sermayesinin İngiliz sermayesiyle anlaşma içinde olduğu vb savlar" ileri sürülmektedir. Projenin "maden projesi" olma yönünün ön plana çıkarılmaya çalışıldığı, "kapağının renginden dolayı 'yeşil kitap' diye

anılan, TBMM üyelerine açık mektup şeklinde dağıtılmış olan" bu çalışma, TBMM'deki görüşmeler sırasında "en fazla ilgiyi toplamıştır" (İlkin, 1983:772, dn. 56).

"Kendisi ünlü Alman demiryolu mühendisi Wilhelm von Pressel'in Türkiye'deki girişimlerinde 'yardımcılığını' yapmış" olan Mahmut Muin tarafından kaleme alınan ve "Mustafa Kemal'e sunulmak üzere 5 Nisan 1339 (1923) tarihinde TBMM'ye verilmiş olan" üçüncü çalışma, "Chester Projesi çerçevesinde, von Pressel'in bazı önerilerini gerçekleştirme amacına yöneliktir" (*age.*:770-771). Bu çalışmada belirtildiğine göre, ülkenin demiryolları öncelikle devletin kendi olanaklarıyla inşa edilmeli ve "ancak bu gerçekleşmezse, o zaman 'imtiyazlı hükümet' yolları yapımına gidilmelidir" (*age.*). Geniş hat yapımının da eleştirildiği bu çalışmada, Mahmut Muin, önerilen güzergâhlarla ve maliyetleriyle ilgili görüşlerini belirtmiş ve "güzergâhların saptanması, finansmanı, işletilmesi gibi konularda yardımcı olmak üzere 'demiryolu vilayet kongreleri' oluşturulmasını önermiştir" (*age.*:772).

b) ABD (Hükümet ve Kamuoyu)

Anlaşma imzalandıktan sonra, şirket yöneticileri Amerikan hükümeti nezdinde destek girişimlerini hızlandırdılar. Her ne kadar Chester, 1983:225-226'da yeni imtiyaz anlaşmasının vaktinden önce doğmuş (*abortive*) olduğu söylense de, Amerikan Dışişleri'nin yıllardır gruba resmi destek vermemek için öne sürdüğü "grubun elinde kesin ve resmi bir imtiyaz belgesi yok" bahanesi ortadan kalkmıştı. Ancak buna rağmen "ne Wall Street ne de Standard Oil, Chester çıkarlarına büyük ilgi gösterdi" (Chester, 1983:226).

Yine de Dışişleri, Chester Grubu'nun Ankara'daki başarısının ne kadar önemli olduğunun bilincindeydi elbette:

> Dışişleri Bakanı Hughes, Chester imtiyazının, Bağdat Demiryolu imtiyazıyla ilgili üçlü anlaşmayı öğütleyen politikalara karşı Açık Kapı politikasının zaferinin işareti olarak anlaşılması gerektiğini ilan etti. Yine de Bakanlık, Chester'ın mevcut imtiyazdan önce gerçekleşen görüşmelere göre geçerli yasal haklar edindiğine dair iddiayı desteklemeye hazır değildi (Shwadran, 1973: 218).

Bölge petrollerinde gözü olan Amerikan petrol şirketlerinin, bunu, TPC gibi uluslararası bir konsorsiyum aracılığıyla gerçekleştirmeyi amaçladığından haberdar olan Dışişleri Bakanlığı, Chester İmtiyazı'nın ardında durup bölge petrollerinin çıkarılması konusunda sadece bu alternatifle yetinmek istemiyordu. Bu yüzden, şirket yöneticilerinin destek almak için yaptıkları her başvuruya aynı temkinli cevabı veriyorlardı.

11 ve 12 Nisan 1923'te Dışişleri'ne bizzat başvuran, Chester Grubu yöneticilerinden General Gothals, Yakındoğu Bölümü şefi Allan Dulles ile görüşmesinde tam destek talep edince, Dışişleri'nin yıllardır Chester Grubu'na verdiği cevabı aldı: Dışişleri resmen hiçbir grubun arkasında olamazdı. Dulles ayrıca Musul'un durumunun belirsizliğini kendisine hatırlatmadan da edemiyordu. Gothals da Fransız Büyükelçisi ile yaptığı görüşmeyi kendisine aktararak, grubun çatışmadan çok işbirliğinden yana olduğunu, şirketin Fransız ve İngiliz sermayesine açık olduğunu dile getiriyordu. Bu görüşme sırasında Dışişleri'nin eline sadece 20 Şubat 1923 tarihli ön sözleşme geçmişti (PRFRUS, 1923/II:1200-1201).

Bu görüşmeyle ilgili olarak protokolde şu değerlendirmeye yer veriliyor:

> General Gothals, Amiral Chester'ın kendi çıkarlarını desteklemek üzere Lozan'a gitmek arzusunda olduğunu ve fikrini sorduğunu da belirtti. Bir imtiyazı olsaydı, niçin meseleyi görüşsün ki -konuyla ilgili uluslararası bir tartışmayı kışkırtmaktan çok önleme tedbirinin bir parçası gibi görünüyor (PRFRUS, 1923-/II: 1201).

Bristol, Washington'a yolladığı 16 Nisan 1923 tarihli yazısında yeni gelişmelerin ışığında Chester Projesi'yle ilgili görüşlerini şöyle dile getirmekteydi:

> Bütün Yakındoğu'da gelecek yıllardaki prestijimiz, bu projenin gerçekleştirilme tarzına bağlı olacaktır. (...) Chester projesine yönelik tutumumda, projenin arkasındaki insanların vaatlerini yerine getirememebileceklerinden korkarak her zaman ihtiyatlı olmuşumdur. Bununla birlikte, Türkler projeyi kabul ettiğine ve Fransızlar son dokuz aydır Ankara ve İstanbul'a karşı sürekli gösterdikleri düşmanlığı daha açık resmileştirmeyi uygun gördüklerine göre, Amerikan hükümeti Açık Kapı politikasına uygun her türlü etkili destekle Chester imtiyazının arkasında durmayıp, bunun yerine Lozan'daki görüşmelerin ürünü olmaktan başka bir şey olmayan bir kızgınlığı halletmek için aceleci bir uzlaşma ve hakemlik teklif ederse, bu, Amerika'nın iş inisiyatifine ve prestijine ağır bir darbe olur. Bakanlığın Fransız protestosuyla ilgili azami dikkat ve sükûneti göstereceğini ve her şeyden önce, 1914 imtiyazıyla ilgili gerçek olgular ve bu protestoların arkasındaki nedenler ayrıntılı bir şekilde araştırılıp değerlendirilinceye kadar herhangi bir harekette bulunmayacağını umarım (PRFRUS, 1923/II:1203-1204).

Bristol'ün bu tavrı, Türkiye'deki Amerikan resmi çevrelerinde gözlemlenen Chester yanlısı tavrın doruğuydu. Nitekim Ankara hükümetiyle imzaladığı anlaşmanın BMM tarafından onaylanmasıyla şirket çevrelerinin ve Ankara hükümetinin beklentisi de bu yöndeydi: Amerika artık bu projeyi destekleyecekti. Ancak tüm bu beklentiler yine sonuçsuz kaldı. Dışişleri o

ana kadarki "temkinli olma" ve "ikili oynama" tavrını sürdürmekte ısrarlıydı. Hem yeni Türkiye'nin konumu hâlâ güvenilir bulunmuyordu, hem de İngilizlerin Musul'u bırakmayacağı her gün daha iyi görülüyordu. Ancak en önemlisi, Amerikan hükümeti, TPC ile Amerikan Grubu arasında sonuçlanmak üzere olan görüşmeleri de yakından takip ediyor ve bu çözümün daha gerçekçi ve daha kalıcı olduğuna inanıyordu. Bu nedenle Amerikan Dışişleri, gittikçe artan oranda, Chester Grubu'nun girişiminin kendileriyle özdeşleştirilmesinden rahatsız oluyor ve Chester'ın girişimlerinin devletten bağımsız özel bir firma tarafından yönetildiğini belirtiyordu. 20 Nisan 1923 tarihinde Bristol'e yolladığı cevabi yazıda bunları tekrarlayan Dışişleri Bakanı Hughes, bunun bilinmesini özellikle istiyordu:

> İmtiyaz, Birleşik Devletler hükümetine değil, bir Amerikan şirketine verilmiştir (PRFRUS, 1923/II: 1206).

Projenin Türkiye'deki en büyük destekçilerinden biri olan, *Vatan* gazetesinin sahibi Ahmet Emin Yalman'a göre,

> Amerikan hükümeti, aylarca projeyi destekler gibi göründükten ve hiç ağzını açmadıktan sonra 20 Haziran 1923'te Amerikan Hariciye müsteşarı Leland Harrison, gazetelere Amerika'nın Chester Projesi'ne ait işlerde bir rolü olmadığına, böyle işlere karışmanın ve garantiler vermenin Amerikan usullerine aykırı düştüğüne dair beyanatta bulunmuştur (Yalman, 1970:55).

Nitekim Amerikan Dışişleri Bakanlığı bu yönde resmi açıklamayı temmuz ayında yayımlamıştı:

> Washington'da Dışişleri Bakanlığı, Ulusal Halk Hükümeti Birliği'nin konuyla ilgili bilgi talebine yanıt veren mektupta, Birleşik Devletler'in Amiral Chester topluluğuna verilen Türk imtiyazının geçerliliğini savunma zorunluluğunu yadsıdı. Dışişleri Bakanı'nın imzaladığı bu mektup 3 Temmuz tarihliydi, fakat 19 Temmuza kadar açıklanmadı.[31]

Chester İmtiyazı'nın imzalanmasından bir yıldan fazla bir süre sonra, Haziran 1924'te yayımlanan yazısında William Worth Hall hükümetin bu konudaki tavrını daha erken bir tarihte, 2 Mayıs 1923'te, ilan ettiğini söylemektedir:

> Yine de, Chester imtiyazının tanınması konusunda diplomatik kanallar yoluyla çok az yaygara koparıldı. İngiltere ve Fransa'daki duygu, Amerikan topluluğuna verilen özel hakların asla kullanılamayacağı yönündeydi; çünkü Washing-

---

31 CH, 1923/9:1078. Bu mektuptan kısa bir pasaj ve genel değerlendirme için ayrıca bkz. CH, 1923/12:485.

ton yönetimine yol gösteren "açık kapı" politikası böyle bir tıtarsızlığa izin vermeyecekti. Amerika'nın İsviçre Ortaelçisi Mr. Grew 2 Mayıs'ta Birleşik Devletler'in öteki ulusların müktesep haklarına karşı herhangi bir hak iddiasını desteklemeyeceğini resmen duyurunca bu doğrulandı. Bu, Chester programının ölüm çanıydı; çünkü Washington'un desteğine yaslanmayan Amerikan sermayesi, işe başlamaktan korkuyordu.[32]

Sonuç olarak, kısaca, Chester'ın 1910'lu yıllardaki girişimlerini büyük oranda destekleyen Amerikan yönetimi, yeni dönemdeki girişimlerinde aynı çabayı sarf etmemişti. Başından beri ortaya koyduğu temkinli tavrını anlaşma Ankara'da onaylandıktan sonra da sürdürmüştü. Dönemin Amerikan basınından bir yazar bunu çok iyi aktarıyor:

> Birleşik Devletler hükümeti, Chester imtiyazıyla ilgili olarak kendisini herhangi bir kesin yükümlülük altına sokmamıştır. Lozan'daki temsilcisi Ortaelçi Grew, Açık Kapı politikasını teyit etmiş ve üçüncü bir tarafın geçerli hak iddialarıyla çatışmadığı sürece imtiyazın desteklenebileceğini ilan etmiştir. (...) Türk delegeler, Lozan Konferansı'nın ikinci dönem görüşmeleri sırasında, Chester sözleşmesinin onaylanmasının Amerikan delegasyonundan destek almaması karşısında şaşırıp hayal kırıklığına uğradılar.
> Washington'da Chester imtiyazı Kongre çevrelerindeki tartışmaları kışkırttı. Senatör Borah'ın dikkatini çektiğini ve konuyla ilgili dikkate değer bir dosya hazırlamış olduğunu gördüm. Bağışla ilgili fikrini sorduğumda şu yanıtı verdi: "Bu konuda çok kesin bazı fikirlerim var. Birincisi ekonomik emperyalizme inanmıyorum ve Chester projesi, ekonomik emperyalizm niteliklerine sahiptir. Bu imtiyazın Amerika'ya büyük yararlar sağlayacağını söylüyorlar; fakat imtiyazı elinde tutan şirketin çevresi dışında, Amerikan halkının bundan nasıl yararlanacağını bilmek isterim. (...) İkincisi, bu proje yurtdışındaki görevlilerimizin tavrını etkilemektedir ve eleştirici olmamız gereken bir sırada Türkiye'yi kollamak için ortaya çıktık. (...) Eğer Türkiye'de hakkımız olmayan imtiyazlara sahipsek, o zaman Türkiye'ye eşit ve adil davranıp kendi onur ve dürüst iş anlayışımıza uygun olarak, bu imtiyazları gönüllü bir şekilde düzeltmeli, bir pazarlık konusu yapmamalıyız. Bu tür pazarlıklara kesinlikle karşıyım" (*Asia*, 1923-7:538).

Chester imtiyazının Ankara'da Meclis tarafından onaylanması haberini ve sonrasında gelen tepkileri düzenli olarak veren Amerikan *The New Republic* dergisinin 2 Mayıs 1923 tarihli sayısında, Fransız ve İngilizlerin ABD'yi, Chester Projesi'ne destek verdiği için, "açık kapı" politikasına sa-

---

32 TAM, 1924-6: 123. Grew'un, 2 Mayıs tarihli bu açıklamasıyla ilgili haber, Haziran 1923'te Current History'de yayımlanmıştı. Bu habere göre, Fransızlar bu açıklamayı, Amerikan hükümetinin Chester Projesi'ni desteklemediğinin yeterli kanıtı olarak görmekteydiler (CH, 1923/6:531).

dık olmamakla suçladıklarına ve Chester imtiyazının, daha birçok uluslararası köklü soruna yol açtığına değinilmektedir. Projenin kapsamlı olduğunu ve çok güzel planlandığını anlatan yazıda, demiryollarının maliyetinin bölgedeki yeraltı kaynaklarının işletilmesi yoluyla karşılanması fikri ise övülüyor. Projeye gelen tepkiler için ise şöyle deniliyor:

> Varsayalım ki, Türk hükümetinin kararına göre Amiral Chester en iyi şartları teklif etmiştir; bir Fransız ya da İngiliz ortaklığı daha iyi koşullar teklif etmiş olsaydı imtiyaza sahip olabilirdi. (...) Bu imtiyaza, kendi türünün özellikle zararlı bir örneği olarak karşı çıkmıyoruz. Aksine, basının haberlerine inanırsak, Türkiye, makûl bir süre içinde geri alma hakkını saklı tutarak ve halkını köleleştirilmeye karşı korumak için tasarlanan yönetmelikler hazırlayarak, kendi ulusal çıkarlarını korumak için alışılmamış önlemler almıştır. Avrupa uluslarının bu imtiyaza ciddi kaygılarla baktıkları gerçeği de yerli yerinde duruyor. Ve imtiyazın haklı olduğunu düşünüyoruz (TNR, 2 Mayıs 1923:253).

Daha sonra aynı yazıda, bu uluslararası muhalefetin bertaraf edilmesi için tek çözümün, "bu tür imtiyazların uluslararası bir yatırım ile gerçekleşmesi" olduğu belirtilerek tek bir devletin gerçekleştirmeye çalışacağı "milliyetçi ruhlu" girişimlerin başarısızlığa mahkûm olduğu belirtiliyor (*age.*:254).

Aynı dergide, 9 Mayıs 1923 tarihinde Edward J. Being imzasıyla yayımlanan "Chester & Turkey, Inc." başlıklı bir yazıda ise, Chester imtiyazının yol açtığı uluslararası tartışmalara yer veriliyor ve Ankara'nın bu imtiyazı vermesi iki nedene bağlanıyor:

> Batıyla ekonomik işbirliğinin zorunluluğu ve Avrupalı güçlerin işbirliği karşısında Amerikan işbirliği yönünde mutlak bir tercih. Fakat imtiyaz, Lozan'daki barış görüşmeleri yeniden başlamadan önce yürürlüğe girmiş olmalıydı, diplomatik güdülerin ürünüydü. Türkler adına stratejik bir hareketti (TNR, 9 Mayıs 1923:290).

Fransız ve İngilizlerin itirazlarına değinerek bunların haklı olmadığını savunan (*age.*:291-292) Being'in, Chester imtiyazının içeriği hakkında verdiği abartılı bilgiler ise, projenin Amerika'daki yankılarını öğrenmemiz açısından ilginç:

> Kürdistan'daki Musul petrol alanlarını işletme hakkı, Chester imtiyazlarının nispeten küçük bir parçasını oluşturur. Chester imtiyazları, Ankara'nın Amerikan tarzına uygun bir şekilde yeniden inşa edilmesini de kapsıyor. Ankara'da geniş caddeler, yönetim ve yargı binaları, 400 odalı modern bir otel yapılacak. Ortasında yapay bir göl bulunan büyük bir parkla süslenecek. Tramvaylar, telefonlar, elektrikli aydınlatma, modern bir su ve kanalizasyon sistemi olacak.

İmtiyaz, Ankara, Sivas, Harput, Diyarbakır, Nusaybin (şu anda Bağdat Demiryolunun doğu kısmının bittiği yer), Musul ve Süleymaniye arasında demiryolları yapımını da öngörüyor. (...) Chester grubu Akdeniz ve Karadeniz'de birer modern liman da inşa edecek ve Türkiye'ye büyük miktarda tarım makinesi sevkini sağlayacak (TNR, 9 Mayıs 1923:291).

Yazar daha sonra, Amerikan petrol şirketlerinin, Standard Oil'in öncülüğünde bölge petrollerinin işletilmesi için İngilizlerle girdikleri pazarlıklara değinerek, Musul bölgesinin konumu belirleninceye kadar tarafların aynı "müphem" hakka sahip olduklarını belirtiyor (*age.*:292).

Aynı yazarın 18 Temmuz 1923'te aynı dergide yayımlanan başka bir yazısında, Chester imtiyazının yol açtığı uluslararası sorunlar anlatılırken, bu konunun önemli bir boyutu olarak Musul bölgesinin halihazırda İngiliz kontrolünde olduğu gerçeği öncelikle hatırlatılıyor. İngiltere'nin Türkiye politikasının son zamanlarda tamamen değiştiğini ve İngilizlerin artık daha ılımlı baktıkları Kemalistlerden imtiyaz koparmaya çalıştıkları anlatılmaktadır.

Britanya sadece şiddetli Türk karşıtı politikasından vazgeçmekle kalmadı, Türkiye'de imtiyaz arayanlar grubuna bile katıldı. Bütün Türkiye'de Chester-Gothals grubunun gerçek destekçilerinin kimliğiyle ilgili sürdürülen gizlilikten duyulan düşkırıklığı İngiltere ile Türkiye arasındaki anlaşmayı kolaylaştırdı. Bu sırada Türk-İngiliz görüşmeleri -Lozan Konferansı'nda perde arkasında sürdürülen- Türkiye'nin ekonomik atardamarı Bağdat Demiryolu etrafında odaklanıyordu. Görüşmelerin sonucu, Bağdat Demiryolundaki büyük hisselerin bir İngiliz grubuna yakın zamanda satılması oldu.

Bu alışverişin, ancak Lozan Konferansı'nın sonuçlanmasından sonra ortaya çıkan muazzam bir uluslararası anlamı vardır; bununla birlikte, ana özellikleri fark edilebilir ve Amerikalıların ilgisini çekebilir.

Birincisi, Bağdat Demiryolu anlaşması, Chester imtiyazlarında Musul petrolünün işletilmesiyle ilgili kalemleri hesaba katmıyor; ikincisi İngiltere, kendi Müslüman uyruklarını yabancılaştırma riski nedeniyle Türkiye'yi gücendiren tutumundan vazgeçecek; üçüncüsü Türk hazinesi, kuşkusuz İngiltere'den önemli miktarda borç alacaktır ve bu, İngitere için Yunan işgal ordusuna yatırılan milyonlardan daha iyi bir yatırımdır; ve son olarak, karmaşık Musul petrolü sorununda Amerikan, İngiliz ve Türk topluluklarının eşgüdümü için bir temel vardır (*TNR*, 18 Temmuz 1923:197).

Aynı yılın yaz ayları boyunca *Current History* dergisinde, "halifelik" ve "Türkiye'de kadınların konumu" ile ilgili yazıları yayımlanan Edward J. Being'in, Chester Projesi ile ilgili bir başka yazısı da Ağustos 1923'te yayımlandı. "Turkey's Undeveloped Treasures" başlıklı bu yazısında yazar, Chester Projesi'nin ilk dönemde (1908-1914) karşılaştığı (Çarlık

Rusyası'nın öncülük ettiği) muhalefete ve Avrupalı devletler arasındaki rekabete değinerek, bölgenin kalkınmasıyla ilgili tüm girişimlerde o güne dek Türklerin çıkarlarının göz ardı edildiğini, bugün gelinen noktada bunun artık imkânsız olduğunu anlatmaktadır (CH, 1923/8:810-816).

16 Mayıs 1923 tarihinde yine *The New Republic*'te yayımlanan imzasız bir yazıda isc şunlar söyleniyor:

> Mr. Morgenthau, Chester imtiyazının tehlikeli, riskli ve çılgınca olduğunu düşünüyor. Ekonomik olarak, inanılmaz derecede düşük üretim ve tüketim gücüne sahip insanların dağınık bir şekilde yaşadığı bir ülkenin tamamında kilometrelerce pahalı demiryolu yapımını içeriyor. Siyasal olarak, Türklerin iyi niyetine güveni gerektiriyor. Kapitülasyonları tanımamakta ve eski Türk hükümetinin Fransız ve İngilizlere verdiği imtiyazları iptal etmede kendilerini oldukça özgür hissediyorlar. Bir Amerikan şirketiyle yapılan bu anlaşmaya uyulacağına dair hangi güvenceyi veriyorlar? Kapitülasyonların, ya da salt siyasal imtiyazların tanınmamasını Türk vefasızlığının bir kanıtı olarak görmüyoruz (TNR, 16 Mayıs 1923:309).

Chester Projesi'ne karşı çıkanlardan biri de Temmuz 1923'te *The Annals of the American Academy* adlı dergide yayımlanan ve tamamen Türkiye aleyhtarı düşünceler içeren "Reservations to the Near Eastern Question" başlıklı makalenin yazarı Albert Bushnell Hart oldu:

> (...) Lütfen dikkat edin, Türkler Amerikan halkına imtiyaz rüşveti vermeye çalışıyor. Amiral Chester işinin anlamı budur. Başka hiçbir anlama gelemez, "İşte size petrolden ve ıvır zıvırdan para kazanma fırsatı vereceğiz, oyunumuza karışmamanız koşuluyla." Bu, Birleşik Devletler için korkunç derecede tehlikeli bir iştir. İmtiyazları alırsak, onların peşinden gidip korumalıyız. Ne kadar çok imtiyaz verirlerse, öteki uluslara kendi işlerine burunlarını sokmaları için o kadar çok fırsat tanırlar. Allah korusun, Birleşik Devletler şu anda var olmayan çıkarları korumak için Türkiye'ye asker göndermek zorunda kalabilir.
>
> Yakın zamanlarda oralarda bulunmuş olan bir beyefendi, Küçük Asya'nın kuzeyinde Fransız sermayesiyle inşa edilen bir demiryolu hattında devletinin kamyonunu sürdüğünü bana dün anlattı. Para Fransa'dan gelmiş, fakat savaş çıkınca yol tamamlanmamış. Bu hat, Birleşik Devletler'e verilen Chester imtiyazına dahil ediliyor; biz hattı alıp tamamladıktan sonra, Türklerin bunu Rusya'ya verilen bir imtiyaza dahil etmeyeceklerini kim biliyor?[33]

---

33 Annals, 1923/7:13-124. Ayrıca Amerikan Kongresi'nden bir üyenin projeye karşı sert muhalefetini, yukarıda bir bölümünü verdiğim L. S. Moore'un yazısından aktarmıştım.

c) Fransızların Projeye Tepkisi

Amerikan *Current History* dergisi Mayıs 1923 sayısında projenin onaylandığını duyururken, hemen ardından Fransızların protestosunu da vermekteydi:

> Chester imtiyazlarının onaylanmasıyla harekete geçen Fransız hükümeti, 11 Nisanda, Chester imtiyazlarının, 1914'te yüklü bir borç karşılığında Fransızlara verilen imtiyazları kapsadığı gerekçesiyle Ankara hükümetine sert bir protesto gönderdi (CH, 1923/5: 352).

Aynı şekilde, Gordon da, imtiyazın verilmesinden hemen sonra Fransızların Ankara hükümetini resmen protesto ettiğini belirtmektedir.

> İmtiyazın verilmesinden iki gün sonra, İstanbul'daki Fransız Yüksek Komiseri General Pellé, Meclis Başkan Vekili Dr. Adnan Bey'e (Adıvar) protestosunu iletti. Chester projesinin, Fransız imtiyazcıların 21 Mart 1914 tarihli bir anlaşmaya dayanarak hak iddiasında bulundukları bazı bölgelerdeki hakları kapsadığı ileri sürülüyordu (Gordon, 1932: 276).

Fransızlar bu anlaşmayı Ankara hükümetinin kendilerine verdikleri haklara da ters düştüğü iddiasıyla protesto etmektedirler.[34] Fransızların bu protestolarına değinen bir başka çağdaş yazar ise Shwadran'dır:

> Fransızlar, Chester imtiyazının benimsenmesi karşısında, imtiyaza dahil edilen demiryolu hatlarının bir kısmının savaştan önce Fransız topluluklara verildiği gerekçesiyle Türk hükümetini sert bir şekilde protesto ettiler (Shwadran, 1973: 218).

Yukarıda belirtildiği gibi imtiyaz anlaşmasına ilk tepki İstanbul'daki Fransız yetkililerden geldi. "Chester İmtiyazı, İstanbul'daki Fransız Yüksek Komiseri Pellé'nin tepkisine yol açtı" (Sonyel, 1991:340). Fransızların bu şiddetli tepkilerinin sebebi, söz konusu bu imtiyazla Chester Grubu'na verilen Sivas-Samsun demiryolu hattının daha önce Fransızlara verilmiş olmasıydı. Bunu dile getiren bir başka yazar şunları söylemektedir:

> Büyük Britanya Ottoman-American Development Company'nin Musul'la ilgili hak iddialarını tanımayacağını ilan etmesine karşın, İngilizler imtiyazdan Fransızlardan daha az rahatsız oldular. 1923 imtiyazındaki Osmanlı-Amerikan demiryolu haklarından bazıları, Türk hükümetinin 1914'te, yaklaşık yarısı

---

34 PRFRUS, 1923/II:1201-1202, 1204-1205. Hoffmonn, 1927:152 ve 172'de, Chester Grubu'nun Fransızların gizli desteğini arkasına aldığını ve Standard Oil şirketiyle işbirliği halindeki bir Fransız Petrol şirketinin bu grubun arkasında olduğu söyleniyor, ancak kanımca bunun gerçekle hiçbir ilgisi yok.

fiilen ödenmiş olan bir milyar altın franklık bir borç karşılığında Fransız sermayedarlara vermiş olduğu bağışta rastlanan haklarla çelişiyordu. Fransız sermayedarlar da, bazı hatları fiilen döşemeye başlamıştı (Chester, 1983:225).

Bu kaynakta bir milyar frank olarak gösterilen bu borç miktarı aslında 800 milyon franktan ibaretti: İki ülke arasında 1914 yılında yapılan bir anlaşmaya göre Fransızlar, Samsun-Sivas demiryolu hattının ve Samsun limanının imtiyazı ve bazı konularda öncelik hakkı verilmesi karşılığında bu miktarı borç olarak vermeyi kabul ediyorlardı. 8 Nisan 1914 tarihli bir padişah iradesi ile bu anlaşma onaylanmıştı. Dönemin parlamentosunda yapılan görüşmelerden sonra borç anlaşması 14 Temmuz 1914'te onaylanmıştır. Nitekim bu anlaşma doğrultusunda Fransızlar 500 milyon frank ödeme yapmışlar ve Sivas-Samsun demiryolu hattının yapımına başlamışlardı. Ancak başladıktan kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinden, savaşın başlangıcından bir ay sonra bu çalışmalar da durdurulmuştu.[35] Buradan yola çıkan Fransa, Chester imtiyazının, kendisinin kazanılmış haklarına tecavüz ettiğini iddia ediyordu; "...ama Ankara, onun [Fransa'nın] bu yakınmalarına önem vermiyordu. Türk tezine göre, Fransızlara tanınmış olan imtiyazlar hükümsüzdü; çünkü BMM yönetimiyle aktedilmemişti. Esasen Osmanlı parlamentosu da bunları onaylamamıştı. Sonra Fransız bankerleri, tüm koşullara uymamışlardı. Öte yandan, Dünya Savaşı bunların toptan iptaline yol açmıştı" (Sonyel, 1991:340-341).

Nitekim L. S. Moore, 1921'de yaptığı Ankara ziyareti sırasında bunun Ankara'daki yetkililer tarafından da dile getirildiğini söylemektedir:

> Savaş sırasında ve savaştan beri Türkler, Samsun-Sivas ve Sivas-Ankara güzergâhındaki kimi inşaat işlerini kendileri yaptılar ve Fransızların, Samsun-Sivas projesinin tekrar ele alacaklarını ummadılar. Ağustos 1921'de ben Ankara'dayken, zamanın Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey, hükümetinin Fransızların sözleşmelerini iptal etmiş olduklarını ve demiryolu projesinin Türkler tarafından gerçekleştirileceğini düşündüğünü bana söyledi. Fransız temsilci Franklin-Bouillon'un Ankara hükümetiyle görüştüğü Ekim 1921 anlaşması, Fransızların Samsun-Sivas sözleşmesinden söz etmiyordu. Fakat Fransız hukukçular, uluslararası yasalara göre sözleşme geçici bir mukavele olduğu için savaşla geçersizleşmediğini, sadece askıya alındığını ileri sürüyorlar. Kuşkusuz Fransızlar Chester grubuyla bir anlaşmaya varabilir ve Ottoman-American Development Company'den, Samsun-Sivas kısmından da fazla inşaat sözleş-

---

35 PRFRUS, 1923/II:1212 ve CH, 1923/6:400. 1923'te yayımlanan makalesinde, benzer bilgilere yer veren L. S. Moore Fransızların sadece 300 milyon frank ödediklerini belirtiyor. CH, 1923/7:538. Gordon, 1932:276'da ise ödenmiş olan miktarın 460 milyon frank olduğu belirtiliyor.

meleri alabilir. Fakat Fransa, incinmiş onurundan ötürü böyle bir teselliyi kabul etmeyi reddediyor (Asia, 1923/7:538).

Bu arada imtiyaz anlaşmasından hemen birkaç gün sonra, 12 Nisan 1923'te İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiseri Bristol kendi Dışişleri Bakanlığı'na şu haberi yollamıştı:

> Fransız Yüksek Temsilcisi, Chester projesinin Meclis tarafından kabul edilmesine karşı resmi protesto notasını dün Ankara temcilicisine verdi (PRFRUS, 1923/II:1201).

13 Nisan 1923'te, Bristol'den aldığı yazı üzerine Dışişleri Bakanlığı, Fransa'daki büyükelçisine, İstanbul'daki Fransızların mevcut imtiyazlardan çok rahatsız olduklarını ve şiddetle protesto ettiklerini bildirmekteydi. Yazıda Dışişleri'nin bu konudaki tavrı üç madde halinde sıralanmaktaydı. Burada söylenen, kısaca, kesin anlaşmanın metninin henüz edinilmediği, girişimin Amerikan hükümetinden bağımsız bir şirkete ait olduğu, böyle bir imtiyaz anlaşmasının normal olduğu, ama başka anlaşmalarla çakışması gibi bir durum varsa karşılıklı görüşmelerle bu sorunun halledilebileceğiydi (PRFRUS, 1923-II:1201-1202). Evans bu yazışmanın içeriğini şöyle özetliyor:

> Paris, Londra ve Roma'ya, Fransızların eylemini büyükelçiliklere bildiren ve Bakanlığın Fransız protestosuyla ilgili tutumunu aşağıdaki gibi açıklayan bir talimat gönderildi (İstanbul ve Bern'e de kopyaları gönderildi): İmtiyaz, Amerikan hükümetinin rol almadığı özel bir meseledir; Bakanlığın eline ulaşan bilgiler, imtiyazın bir tekel olmadığını ve imtiyazdaki maden haklarının kimsenin itiraz edemeyeceği demiryolunu izlediğini gösterir; hak iddialarının geçerliliğiyle ilgili herhangi bir anlaşmazlık, hakemle, ya da söz konusu iddianın nispi meziyetlerine dayanan dostane bir anlayışla halledilmelidir (Evans, 1965: 346).

Bristol, 16 Nisan'da Washington'a yolladığı yazıda şunları söylüyordu:

> Chester Projesi'ne karşı Fransız propaganda kampanyası Türkleri kızdırdı. (...) Fransız protestolarının içten olmayıp, öncelikle Lozan'da pazarlığı yapılacak malzeme toplamaya yönelik olması tamamen mümkündür (PRFRUS, 1923/II: 1203).

Yine 16 Nisan 1923'te, Fransa'nın Washington Büyükelçisi Jusserand Dışişleri Bakanı ile Fransa'nın itirazını görüştü. Fransa'nın resmi bir protestoda bulunmadığını, ama Amerikan Dışişleri'ni kendilerinin bölgedeki çıkarları ve "hak"ları konusunda uyarmak istediklerini ve işbirliğinden yana olduklarını bildirdi. Hughes, bunun üzerine imtiyaz anlaşmasıy-

la ilgili kesin ve tam detaylı bilgiye sahip olmadığını ve Fransa'nın iddia ettiği "hak"ların ne olduğunu öğrenmek istediğini, konunun karşılıklı görüşmelerle kesinlikle halledileceğine inandığını söyledi (PRFRUS, 1923/II:1204-1205; ayrıca CH, 1923/5:352).

Fransızların, Chester imtiyazı konusunda, bu arada Lozan'da başlayan görüşmelerin ikinci döneminde gündeme gelen itirazlarını bir sonraki bölümde anlatmaya çalışacağım. Bu alt bölümü bitirirken eklemek istediğim tek şey, Fransızların, Sivas-Samsun hattı üzerindeki kendi tartışmalı haklarından dolayı Chester imtiyazına muhalefetlerini sonuna kadar sürdürdükleridir:

> Fransız imtiyaz sahipleri bu konuya bir açıklık getirmek ve gerekirse Lozan'da tartışmak için Ankara'ya koştular. Sonuç olarak Régie Générale des Chemins de Fer, Lozan'da, daha önce kesinleşmemiş olan Samsun-Sivas imtiyazı için ancak tazminat alabildi (Akşin, 1977:130).

d) İngilizlerin Tavrı

İngilizler, Mezopotamya Türklerin yasal hak iddia edemeyecekleri bir bölge olduğu için Türklerin bu bölgeyle ilgili imtiyaz veremeyecekleri iddiasıyla Chester imtiyazına karşı çıktılar (CH, 1923-7:538; DeNovo, 1963:225).

> İstanbul'daki İngiliz fahri yüksek temsilcisi, Irak sınırları dahilinde hak bağışlarını kesin bir dille protesto etti ve böyle bir bağışın geçerliliğinin İngiliz hükümeti tarafından tanınmayacağını ilan etti (Shwadran, 1973: 232).

30 Nisan 1923'te ABD'deki İngiliz büyükelçisi A. C. Geddes, Amerikan Dışişleri'ne bir yazıyla başvuruyor ve Chester imtiyazıyla ilgili olarak uyarıda bulunuyordu:

> En azından halkın zihninde İngiliz-Amerikan ilişkilerini bozabilecek bir yanlış anlamadan ve ilerideki bir tarihte olası bir gelişmeden sakınmak için, Ankara'daki Türk hükümetinin kendi yasal yetki sınırları içinde olmayan Mezopotamya'daki hakları bağışlayamayacağı gerçeğini Amiral Chester ve ortaklarına iletmenin bir yolunu bulabilirseniz, bunun yararlı olabileceğini size önermeyi göze alıyorum. (...) Majestelerinin hükümeti, Ankara'daki Türk hükümetinin Mezopotamya'da bağışladığı herhangi bir imtiyazın geçerliliğini tanıyamaz (PRFRUS, 1923/II: 1209).

1 Mayıs 1923 tarihli cevabında Hughes, şunları söylüyordu:

> Bakanlık, söz konusu imtiyazın son metnini henüz almadığı halde, imtiyazın doğasıyla ilgili kesin bilgi geldiğinde, sunduğunuz gözlemlerin dikkatle değer-

lendirileceğine sizi temin ederim (PRFRUS, 1923-/II: 1209. Ayrıca bkz. Evans, 1965:347-348).

Amerikan Dışişleri itiraz gelen çevrelere uzun bir süre boyunca bu cevabı verdi. Kanımca, asıl amaç, durum netleşene kadar tarafları oyalamaktı. İngilizler ise "Chester imtiyazını, Amerikalıların Lozan görüşmelerine karışarak, Musul konusunda varılacak bir anlaşmayı kendi ticari çıkarları için sekteye uğratmak yolunda harcadıkları sinsi bir çaba olarak nitelendiriyorlardı." (Sonyel, 1991:341)

Bu arada 1923 Haziranında yayımladığı makalesinde, projenin lehinde değerlendirmelere yer veren şirketin sonraki yıllardaki yöneticilerinden Woodhouse, projeye asıl itirazın İngiliz hükümetinden değil, İngiliz petrol şirketlerinden geldiği şeklinde oldukça yanıltıcı bir bilgi verdikten sonra, projeye Mezopotamya'nın kontrolünü elinde tutan Irak hükümetinin ve bölgedeki Kürtlerin de olumlu yaklaştığını sözlerine ekliyor:

> 1921'de Irak hükümeti, Amiral Chester'a iddialarını iletmesini bildirdi. Irak hükümeti, iddiaları gereğine uygun bir şekilde kayda geçirip kabul etti. (...) Türk hükümetinin de Chester grubunun da Kanadalı, İngiliz, Fransız, İtalyan ve diğerlerinin Chester imtiyazına katılmasına bir itirazları yoktur. Ancak bu, Chester imtiyazına sahip olanlar, ya da Chester imtiyazının öngördüğü çeşitli projeleri gerçekleştirmek için Ottoman-American Development Company tarafından kurulacak Türk şirketlerinin imtiyazına sahip Türkler aracılığıyla yapılmalıdır.[36]

Temmuz 1923'te *Current History*'deki bir haberden, İngilizlerin sedece Mezopotamya petrolleriyle değil, bölgedeki demiryollarıyla da ilgilendiklerini ve bunun için girişimlerde bulunduklarını öğreniyoruz:

> Bu ünlü Berlin-Bağdat projesinin iyeliği için yürütülen 25 yıllık savaşı, 15 Mayısta Anadolu Demiryolu'nu elinde tutan banka olan Zürih'teki Bank für Orientalischen Eisenbahnen'in hisselerini satın alan bir İngiliz ortaklığı kazandı. Londra'nın önde gelen beş bankacılık kurumunu içine alan İngiliz grup, Musul'da büyük mülkleri bulunan Anglo-Persian Oil Company tarafından destekleniyor. Anlaşma Lozan'da sağlandı.
>
> İngiliz gazeteleri, Londra ortaklığının demiryolu şirketinin bütün hisselerini değil, sadece kontrol edici bir paya sahip olmak için yeterli olan İsviçre bankasının hisselerini aldığını açıkladılar. Geriye kalan hisselerin çoğu, öyle anlaşılıyor ki, Türkiye'de kaldı ve bir Türk grubuna da işe girmesi teklif edilmek is-

---

36 CH, 1923/6:398-400. Bu bilgiler doğruysa, böyle bir projenin uluslararası bir katılım olmadan gerçekleşemeyeceği artık şirket çevrelerince de görülmekteydi.

tendi. Alışverişin açık bir iş alışverişi olduğuna ve bazı Fransız gazetelerinde öne sürüldüğü gibi bir İngiliz-Alman anlaşmasının işin içinde olmadığına işaret edildi.

Anadolu Demiryolu, Türkiye'nin Asya topraklarındaki öteki demiryolları gibi, dokuz yıldan fazla bir süre savaş alanı içinde olmasından epeyce zarar gördü. İngiliz grubu, Haydarpaşa'dan Konya'ya giden yolun ve yarısından çoğu tamamlanan Konya-Bağdat uzantısının rehabilitasyonu için bir defada 25.000.000 dolar yatırmayı öneriyor.

Berlin-Bağdat hattı, özellikle Musul sınırı boyunca yeni Chester imtiyazıyla çatıştığı ve yabancı ellere geçen başka bir büyük Anadolu projesinin ufukta belirmesiyle Fransız tepkisi tekrar alevlendiği için, dünyanın bu kısmında daha başka uluslararası karışıklıklar öngörülüyordu (CH, 1923-27:714).

Ocak 1924'te Albert Howe Lyber'in *Current History* dergisinde yazdığına göre, İngilizler ve Almanlar birbirleriyle rekabet halinde, 1923 yılı sonlarında, Anadolu demiryollarının yapımı için Ankara hükümetine başvurmuşlardı. Bu arada İngiliz grubunu temsil eden M. Huguenin ile Türk Nafia Vekili Muhtar Bey arasında, 25 Kasım 1923'te bir anlaşmaya varılmıştı. Bu anlaşma Meclis'teki bütçe komisyonu tarafından reddedilmiş ve dış borç yoluyla hatların satın alınması önerilmiştir (CH, 1924/1:699).

Kurtuluş Savaşı'nın başında, Kemalistlere karşı Yunanlılardan yana tavrıyla dikkat çeken ünlü İngiliz tarihçi Arnold Toynbee, savaşın son yıllarında Anadolu'ya yaptığı geziden sonra Kemalistler hakkında edindiği olumlu izlenimlerin etkisiyle Ankara hükümetinin lehinde yazılar yazmaya başlamıştı. Bunlardan birçoğuna bu çalışma boyunca değinildi. Burada aktarmak istediğimiz cümleler, yazarın, Haziran 1923'te, İngiltere'de *The Contemporary Review* dergisinde yayımlanan yazısında Chester Projesi'yle ilgili görüşlerini yansıtmaktadır: Yazar, Türklerin "gelişme" niyetlerinden ve gayretlerinden övgüyle bahsederek, Chester Projesi'ni bu bağlamda bir umut olarak gördüklerini belirtmektedir:

Mr. Chester bile, söz verilen demiryolu ağını inşa etmeye yetecek parayı topluyor; ancak savaş bölgesinde harabeye dönmüş kasaba ve köyleri yeniden inşa etmesi ve Ankara'da, en eğitimli olanlar dışında bütün Türklerin beklediği gibi, en güncel kent planına uygun yeni bir Kudüs (ya da daha doğrusu yeni bir Washington) kurması zordur. Yine, Millet Meclisi'nin kapitülasyonlardan kurtulduğu, hesapların Türkçe tutulmasında ısrar ettiği ve yabancı girişimlerin Türk olmayanları çalıştırmalarına itiraz ettiği bir sırada, Batı sermayesi ve Batılı uzmanlar Türkiye'ye üşüşmeyecektir. Aksine, var olan birçok yabancı işletme, İstanbul'daki British Insurance Company gibi, muhtemelen iş ilişkilerini sona erdirip gidecektir (TCR, 1923-6:683).

e) Almanca Basın

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki dönemde Ortadoğu'daki "demiryolu yapımı ve petrol imtiyazları savaşımı"nın baş aktörlerinden olan Almanya, savaştan yenilgiyle çıkıp galip devletler tarafından ağır bir şekilde cezalandırıldığı için, savaştan sonraki bu yeni dönemde daha çok kendi iç sorunlarıyla ilgilenip, Fransa'yla sınır sorunlarını çözmeye çalışıyordu. Almanya süper güç olmaktan uzaklaştığı için, bir anlamda kenara itilmişlik duygusu yaşıyordu. Bunu en iyi ifade edenlerden biri de, Ortadoğu'daki gelişmeleri yakından izleyen *Wirtschaftspolitische Rundschau der Preussischen Jahrbücher* adlı dergide 23 Aralık 1922'de yayımlanan "England, Frankreich und der Orient" (İngiltere, Fransa ve Doğu) başlıklı makalenin yazarı Arthur Dix oldu. Dix, o andaki uluslararası sorunları, tarihi boyutlarıyla anlattıktan sonra, Almanya'nın bu sorunlarla ilgili söz hakkının artık kalmamış olmasını şöyle ifade etmektedir:

> Almanya yeniden dünya tarihinin tamamen kıyısında durmaktadır. Günümüzün dünya politikası en çok, bir yüzyıldan fazladır Şark'la ilgili meselelerde ortaya çıkan, Şark'tan kaynaklanan İngiltere ve Fransa arasındaki eski karşıtlıklar tarafından belirlenmektedir (WRPJ, Cilt II, Sayı 1/2, 1923:8).

Bu derginin aynı sayısında, derginin yayın yönetmeni Walther Schotte tarafından kaleme alınan "Orientalische Frage und Weltpolitik" (s. 1-2) başlıklı bir makale; Alman konsolosu Dr. Pröbster imzalı "Die letzten Phasen der Orientfrage (1907) bis zum Kriege" (Doğu Sorununun (1907) Savaşa Kadar Son Dönemi, s. 9-13) ve "Von S., türkischer Generalmajor" (Türk Tümgenerali) imzalı "Die griechisch-türkische Frage und Freiheitskrieg der Kemalisten" (Türk-Yunan Savaşları ve Kemalistlerin Özgürlük Savaşı, s. 13-15) başlıklı iki makale daha yer almaktadır. Ayrıca bu sayının sonunda ek olarak, "Misak-ı Milli"nin ve Kemalistlerin yaptıkları bazı uluslararası anlaşmaların Almanca metinlerine yer verilmiştir. Bu derginin Ortadoğu'daki siyasi ve diplomatik gelişmelere, özellikle de Mezopotamya petrolleri hakkındaki gelişmelere ilgisi 1923 yılında daha da artmıştır. Bu bağlamda Chester Projesi'yle ilgili makalelere de yer verildiği görülmektedir. Örneğin daha sonra 1927 yılında yayımladığı, *Ölpolitik* (Petrol Politikası, 1927) adlı bir kitapla petrol savaşının tarihini anlatacak olan Karl Hoffmann, 1923 yılında yayımlanan "Mossuldiplomatie und Weltpolitik" (Musul Diplomasisi ve Dünya Politikası) başlıklı makalesinde Ortadoğu petrolleri için verilen mücadeleyi özetledikten sonra, Chester Projesi'yle ilgili olarak şunları söylemektedir:

> Ocak'ta [1923] kesin olarak belli oldu ki, Türk Petrolleri Şirketi'yle hisse ve

tek taraflı haklarla ilişkili olan Fransızların baskısı çok farklı Amerikan taleplerinin arkasında gizlenmişti. Fransa Chester adı verilen imtiyazları fazlasıyla desteklcdi ve bugün de destekler gözükmektedir (WRPJ, Cilt II, Sayı 5/6, 1923:78).

Hoffmann'ın burada dile getirdiği düşünceler Almanya için yeni değildir. Nitekim, Walter Schweer'in 1919 yılında yayımlanmış kitabından ve bu konudaki aynı yönde iddialarından daha önce söz etmiştik. Hoffmann da bu makalesinde Schweer'i kaynak göstererek, Birinci Dünya Savaşı öncesi dönemdeki girişimlerinde de Chester Projesi'nin arkasında Fransızların olduğunu söylerken, yine Schweer'in yaptığı gibi Glasgow'un projesini Chester Projesi'yle karıştırmaktadır (bkz. Altıncı Bölüm).

Almanların Chester Projesi'ne yaklaşımları oldukça ilginçtir. Kısaca, Chester Grubu'nun arkasında hep gizli güçlerin olduğuna ve bu projenin aslında Amerikan Standard'a ve Fransızlara ait olduğuna inanmışlardır. Bunun nedeni ise kanımca şudur: Çok iyi bildikleri, Ortadoğu'daki devletler ve dev tekeller arasındaki acımasız rekabette, böyle maceracı küçük bir grubun başarısı Almanların gözünde ona gizemli bir hava vermiştir. Ayrıca Almanların -kendilerinde olduğu gibi- her şirketin arkasında bir devletin olduğuna inanması ve Fransız, Amerikalı ve İngilizlerin birleşerek Almanları bölgede saf dışı etmek için planlar kurduğuna olan inanç da etkilidir bunda. Nitekim, Hoffmann bu yazısında, yine Standard ile Fransızlar arasındaki işbirliğini ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan Compagnie Standard Franco-Americaine şirketinin 1920-21'de, "Amerikan Standard grubunun Parisli yan şirketi olarak 20.000.000 dolar sermayeyle" kuruluşunu aktarırken (s. 77), bu işbirliği anlayışına örnek bulduğuna inanmakta ve daha sonraki çalışmalarında bu şirketin Chester Projesi'nin arkasındaki grup olduğunu belirtmektedir. Hoffmann'ın makalesinde dikkat çeken bir başka nokta ise, bir zamanlar kendilerinin Almanların Ortadoğu'da yaptığı şeyin bir benzerini yapmaya çalışan "Amerikan Grubu"nun ve Amerika'nın "açık kapı" politikasının samimiyetine inanmayıp, bunun sahte olduğunu ilan etmesidir (s. 79). Kısaca, Hoffmann'a göre Chester Projesi, arkasında Almanya'nın dışındaki tüm süper güçlerin olduğu adeta "paravan" bir projedir:

Chester imtiyazlarını gerçekleştirmekle yükümlü çeşitli şirketler mevcuttur. Bu şirketlerin adları Ottoman-American Development Co., Ottoman-American Industrial Co., Ottoman-American Petroleum Co. olup, birlikte adeta bir Chester konserni meydana getirmekteler. Geçtiğimiz günlerde "nüfuzlu Amerikan çevreleri"nin Chester konsernine girdiği ve Panama Kanalı'ndan General Goethals'ın Samsun hattını inşa edeceği söylenen Ottoman-American In-

dustrial Co.'nun başkanlığına getirildiği haberleri duyuldu. Her şey, dev trösTün içeriden yönlendirildiğine işaret etmektedir. Standard grubu Türkiye ile ilgili teşebbüslerinde ne zamandır en fazla Chester imtiyazlarına güvenmektedir; Fransa Cumhuriyeti İngiliz çıkarlarına karşı Amiral Chester'a etkin destek sözü vermiştir. Nüfuzlu Amerikan çevrelerinin konserne giriş haberi bu gerçekleri yalanlamaz. Chester'dan uzanan çizgi Standard grubundan geçerek Standard Franco-Americaine ve Jules Cambon üzerinden Poincaré'ye gitmektedir (WRPJ, Cilt II, Sayı 5/6, 1923:79).

Yine Hoffmann'ın, aynı derginin bir sonraki sayısında çıkan makalesi ise "Das Chesterabkommen" (Chester Anlaşması) başlığını taşımaktadır. Yazara göre, Lozan görüşmelerine ara verildiği sırada İngilizler, Amerikan ve Türk tarafıyla işbirliği halinde Musul sorununu çözmeye çalışmakta, ancak bu planın önündeki en büyük engel olarak da Chester Grubu'nun çabalarını görmektedirler. Bu arada 30 Nisan 1923'te imzalanan Chester Projesi anlaşması konuya yepyeni bir boyut kazandırmıştır:

> Yüzeysel bir bakışla Britanya'nın politikası böylece tamamen bir yanılgı olarak değerlendirilmiş veya başarısız kabul edilmiştir. Ancak bu yargı yanlıştır. Çünkü Britanya politikası, Amerikan tarafıyla Türklerin rızasını alarak uzlaşmak suretiyle, Chester sorununu kendi içine almaya ve onu böylece Musul sorununda bir tehlike olmaktan çıkarmaya çalışmıştır. Chester Sözleşmesinin olumlu içeriği, Britanya politikasının bunu gerçekten de başarmış olması olasılığını yükseltmektedir (WRPJ, Cilt II, Sayı 7/8, 1923:90).

Hoffmann bu yazısında ayrıca, İngilizlerin Anadolu Demiryollarının Haydarpaşa-Konya hattının haklarını almasıyla ilgili haberler hakkında şunları söylüyor:

> Eski Anadolu Demiryollarının (özellikle Ankara yan hattıyla birlikte Haydarpaşa-Konya hattının) arkasında Anglo-Persian Oil Co. olduğu söylenen İsviçre katılımlı bir Londra banka konsorsiyomu tarafından devralındığına ilişkin yeni haber, muhtemelen Chester planlarıyla birbirini tamamlayan bir anlaşmaya dayanmaktadır (age.).

Aynı yerde, Chester Grubu ile Ankara hükümeti arasında 12 Mart 1923'te imzalanan "tarım anlaşması"yla ilgili bir makale (anlaşmanın Almanca tam metnini 23 Mart 1923 tarihli *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinden aktaran) Karl Krüger imzasıyla yayımlanmıştı.[37] Bu arada, mevcut Anadolu demiryollarının yapımını üstlenen Almanların Anadolu Demir-

---

37 WRPJ, Cilt II, Sayı 7/8, 1923:92-94. Bu makalenin içeriğine yukarıda değinilmişti, bu yazının tamamı ek olarak verilmiştir.

yolları şirketi, savaştan sonra çalışmalarına son verirken demiryollarının bir kısmı İngiliz ve Fransızların, bir kısmı ise Kemalistlerin kontrolünde kalmıştı. Bunlara daha önceki bölümlerde kısaca değinilmişti. Ayrıca, bu şirketin elindeki geçerli demiryolu imtiyazının, İsviçre'deki sermayedarlar tarafından İngilizlere satıldığıyla ilgili haberlere Amerikan basınında yer verildiği de belirtilmişti. Diğer yandan bu yeni dönemde, ne bu şirketin eski yasal hakları Kemalistlerin nezdinde gündeme gelmekteydi, ne de (bu şirketin TPC içindeki ortaklığı kalmadığından) Almanların Mezopotamya petrolleri üzerindeki taleplerinden söz eden kalmıştı.

Ancak on yıllarca, bölgenin ekonomisiyle ve siyasetiyle yakından ilgilenmiş ve bir dönem bölge üzerinde en etkili devlet haline gelmiş olan Almanya'da ve genelde Almanca basında, bu konulardaki yeni gelişmeler yakından takip edilmekteydi. Bu konuda verilen haberlerde, daha çok bir yakınma ve geçmişteki konumu anma havası sezildiğini yukarıdaki örneklerde anlatmaya çalıştık. Bölgedeki önemli gelişmelerden biri olan Chester Projesi ise, hem uluslararası savaşıma yeni bir boyut kattığı, hem de Almanların eski "Berlin-Bağdat Hattı" projesinin bir anlamda devamı olduğu için daha çok ilgi çekmekteydi. Nitekim imtiyazın henüz Ankara'da Meclis tarafından onaylanmasından önce Almanca basında konuyla ilgili yazılar yayımlanmaktaydı. Bunlardan biri 1923 yılı başlarında *Montanistische Rundschau* dergisinin 19. sayısında yayımlandı. Bu yazıda imtiyaz anlaşma taslağının, yapımı öngörülen hatları gösteren birinci madesi ve yeraltı kaynaklarının işletilmesiyle ilgili maddelerinin tamamı Almanca olarak yayımlanmıştı (age.:425-427).

1 Mart 1923 tarihli *Reconstruction (Vienna Economic Propaganda Fortnightly)* dergisinde Gustav Herlt imzasıyla yayımlanan konuyla ilgili bir makale daha söz konusudur.[38] Yazar bu makalesinde Türk milliyetçileriyle Jön Türklerin ekonomik politikaları arasındaki benzerliğe değinerek, yabancı sermayeye -bazı koşullar çerçevesinde- genelde sempatiyle bakıldığını anlatmaktadır. Yazar, Chester Projesi'nin arkasında Rockefeller grubunun olduğuna, Chester'ın onun hesabına girişimde bulunduğuna inanmaktadır. Ayrıca Fransızların Samsun-Sivas hattıyla ilgili itirazlarına değindikten sonra, İnebolu-Kastamonu hattıyla ilgili, başka bir yerde hakkında bir bilgiye rastlamadığımız bir "muhalefet"e, Avusturyalı eski imtiyaz sahiplerinin itirazlarına değiniyor:

---

38 Bu makalenin İngilizcesi, daha sonra *The Living Age* dergisinde 26 Mayıs 1923 tarihinde yayımlanmıştır. Bu makaleden öğrendiğimize göre aynı derginin 1 Ocak 1923 tarihli 37. sayısında Chester Projesi'yle ilgili bir yazı daha yayımlanmıştı age.:452.

Başka bir grup da, İnebolu'da bir liman kenti ve Kastamonu'ya bir demiryolu inşa etmeyi teklif ederek, İnebolu-Kastamonu hattı için Mr. Chester'ın aleyhine pazarlık yapıyor. Bu grubun başlıca amacı, bu bölgelerdeki geniş ormanları işletmektir. Savaştan önce Viyana ve Budapeşte firmalarının, Kastamonu vilayetinde büyük bir kereste imtiyazları vardı ve savaş patlak verdiğinde mühendisler teknik hazırlıklara başlamıştı (I.A, 26 Mayıs 1923: 453).

21 Nisan 1923 tarihli *Deutsche Allgemeine Zeitung*'da ise, Chester Grubu'nun Ankara'daki girişimlerinin başarıyla sonuçlandığı imzasız, uzun bir yazıyla verilerek projenin tarihi ve içeriği özetlenmiştir. Yazının son paragrafında ise, grupla ayrı bir "tarım aletleri ithalatı imtiyazı" imzalandığı da kısaca haber verilmektedir.

22 Nisan 1923 tarihli *Münchner Neuste Nachrichten* gazetesi de "Der Chester-Vertrag wirtschaftliche und politische Bedetung" (Chester Sözleşmesi: Ekonomik ve Siyasal Anlamı) başlıklı uzunca bir değerlendirme yazısına yer vermiştir. İmtiyazın tarihini ve içeriğini anlatmaktansa, politik önemini tartışan bu yazıda da, bölgedeki uluslararası rekabette Chester Grubu'nun arkasında büyük tekellerin olduğu iddia edilerek, Kemalistlerin de bu imtiyazı Avrupalı devletlere karşı kullanmak istediği belirtilmiştir.

4 Temmuz 1923 tarihli *Deutsche Bauzeitung*'da "Das amerikanische Chester-Abkommen mit der Türkei über Bahnbauten in Kleinasien" (Küçük Asya'da Demiryolu Yapımı İçin Türkiye'yle Amerikan Chester Anlaşması) başlıklı imzasız bir yazı yayımlanmış. Anlaşmayı imzalayan Arthur Chester için yanlışlıkla "Amiral" unvanının kullanıldığı yazı, aslında *Neue Freie Presse*'de yayımlanan Theodor Jupen imzalı yazının kısaltılmış yeniden basımından ibaret. İmtiyazın içeriğinin ayrıntılı bir şekilde anlatıldığı yazıda, ayrıca, Fransızlara ve diğerlerine daha önce verilmiş olan, aynı bölge hakkında eski, tartışmalı imtiyazlara değiniliyor ve projenin Türkler açısından anlamı tartışılıyor. Bu arada, ilginç bir şekilde, ilk olarak Türklerin bu demiryollarından "Kürtlerin yaşadığı bölgelerde tam kontrolü sağlama" beklentisi, onların imtiyazı kabul etmelerine neden olan etmenlerden biri olarak gösteriliyor.

Ayrıca, 4 Ağustos ve 29 Eylül 1923 tarihli *Oesterreichische Volkswirt* dergisinde yayımlanan konu hakkındaki iki yazının, daha sonra İngilizce olarak 26 Ekim 1923 tarihli *The Economic Review* dergisinde yayımlandığını görüyoruz. Bu yazılardan, imzasız olarak yayımlanmış olan birincisinde, Chester Projesi'nin kısaca tarihi ve içeriği anlatılıyor ve ardından Fransızların hak iddialarına değiniliyor. Chester Grubu'nun arkasında büyük Amerikan petrol şirketleri olduğu inancı burada da tekrarlanıyor. Daha sonra Musul petrolleriyle ilgili uluslararası mücadelenin tarihi kısaca anla-

tıldıktan sonra, bu arada Corporation for the Economic Development of Turkey şirketinin Leslie Urquhart ile yaptığı anlaşma da anlatılıyor. Bu yazıda ayrıca Chester Projesi'nin oldukça kapsamlı olduğu şöyle anlatılıyor:

> Amerikalılar, demiryollarına ek olarak, Türklere inşa edilebilir her şeyi, yollar, köprüler, kanallar, fabrikalar, okullar, yetimhaneler, elektrik santralleri, hamamlar, sanatoryumlar, köyler, kasabalar ve hatta camileri ve anıtlarıyla bir başkent inşa etmeyi öneriyorlar.

Ayrıca yeni Türkiye devletinin amacının yerli Hıristiyanları ekonomik hayattan çıkarıp onların yerine Türkleri yerleştirmek olduğu belirtilirken, yazının son bölümü ise yeni gümrük resimlerine ayrılıyor. Yukarıda sözü edilen 29 Eylül 1923 tarihli yazının yazarı ise Gustav Herlt. Bu yazıda, genelde yeni Türkiye'nin karşılaştığı ekonomik sorunlara değinerek Chester Projesi'nden söz etmiyor.

5 Ekim 1923 tarihli *Die Bautechnick* dergisinde "Die Konzession Chester in Kleinasien" (Küçük Asya'da Chester İmtiyazı) başlıklı kısa bir yazı yayımlanmış. Yer yer, 4 Temmuz 1923 tarihli *Bauzeitung*'da yayımlanan ve daha önce anılan yazının kısaltılmış tekrarı havasında olan bu yazının kaynağı da muhtemelen aynı. Dolayısıyla, burada yeni bir bilgiye rastlamak mümkün değil, ama konunun yakından izlendiğini bir kere daha göstermesi bakımından önemli.

Son olarak sözünü etmek istediğim bir yazı ise, 1923 sonbaharında *Europaische Geschprache* dergisinde "Die Chester-Konzession" başlığıyla yayımlanmış. Yazının başında, iki sayfa boyunca imtiyazın tarihi hakkında genel bilgiler verildikten sonra, imtiyaza gelen itirazlara değinilerek, Amerikan Dışişleri'nin projeyi desteklemediği belirtiliyor. Daha sonra, (*Current History*'den alınmış olan) ön-imtiyaz anlaşmasının tam metni Almanca olarak yayımlanıyor.

DOKUZUNCU BÖLÜM

PROJENİN SONU

> Bir milletin, ülkesinin tabii kaynaklarını kullanmak için köle haline konulması keyfiyetinin sadece asrın zihniyetine değil, ayrıca en basit insanlık prensiplerine de aykırı olduğu aşikârdır.
> Esasen Misâk-ı Milli hudutlarımız içinde bulunan Musul petrol zenginlikleri, sanırım hiçbir şekilde bir inhisara ve istismara bırakılmaksızın bölge halkının ve bütün insanlığın ortak yararı uğrunda serbestçe işletilmelidir.[1]
> ... petrol sorunu, maddi uygarlığımızın bir sorunudur. Bu sorunu ulusal sınırlar bakış açısıyla görmek, sorunun temel niteliğini yadsımaktır. İnsanoğlunun refahı, bu konuda dünyayı dar kavrayış alışkanlığının dışına çıkacak ve halklar ve uluslar tarafından en geniş anlayış ve işbirliği ruhuyla ele alınmasıyla sonuçlanacak bir tutum benimsemesine bağlıdır.[2]

Chester Projesi'nin Büyük Millet Meclisi'nde onaylanmasının Avrupa ve Amerika'da yol açtığı tepkiler önceki bölümde anlatılmıştı. Tüm büyük Avrupa devletlerinden gelen bu tepkilerin genelde çıkış noktası, kendilerinin ve kendi sermaye çevrelerinin bölgedeki iktisadi ve siyasi çıkarlar için yaptıkları pazarlıklar sürerken, Chester Grubu gibi, neredeyse sadece Amerikalılardan oluşan bir grubun, (tüm devletlerin bizzat ordularını kullanarak göz diktikleri) bu bölgenin iktisadi kaynakları üzerinde tekel kurmasına yol açacak, (Osmanlı dönemindeki gibi) sömürge dönemine has bir imtiyaza sahip olmasıydı. "Türk iktisadi hayatında Amerika'nın daha barış meydana gelmeden başrole geçtiğini ve Avrupalılara ait bütün hesapların alt üst olduğunu belirten 9 Nisan kararı, Avrupa'da bir bomba tesiri yapmış, herkesi şaşırtmıştı. Hele Fransa'da kıyametler kopmuştu" (Yalman, 1970:55).

---

1 Mustafa Kemal'in, 26.2.1921'de Amerikan muhabirinin kendisine ilettiği soruya verdiği yazılı cevaptan, AMDP-I, 1981:275.

2 Standard Oil yöneticilerinden A. C. Bedford'un makalesinden bir bölüm, FA, 1923-3:107.

Bu kararın Avrupalı çevrelerce kesinlikle kabul edilmeyeceği açıktı. Nitekim, daha önce taraflar arasında yürütülen, bölge üzerine pazarlıkların yapıldığı Lozan'daki barış görüşmeleri, bu tepkinin dile getirilmesi ve tüm tarafların kendi alternatif çözümlerini dayatması için en uygun platform oldu.

LOZAN GÖRÜŞMELERİNİN İKİNCİ DÖNEMİ VE CHESTER PROJESİ

Lozan'da, 23 Nisan 1923 tarihinde ikinci dönem görüşmeler açıldığında, birinci dönemdeki sorunlara şimdi bir de Ankara hükümeti tarafından onaylanmış olan Chester İmtiyazı sorunu ekleniyordu (Gordon, 1932:275). Nitekim, Chester Grubu'nun Ankara hükümetiyle yaptığı bu anlaşmaya diğer devletlerin sert tepkisi, 23 Nisan 1923 tarihinde başlayan Lozan'daki ikinci dönem görüşmelerde de gündeme geldi:

> Bu kapsayıcı imtiyaz, Amerikan imtiyazının kendi uyruklarının önceki haklarına zarar verdiğini iddia eden İngilizlerden, Fransızlardan ve Ruslardan yüksek sesli protestolara neden oldu. Türkler Birleşik Devletler'i Müttefiklerden koparmaya niyet ettilerse, *geçici olarak* başarılı oldular; zira Chester İmtiyazı, konferansı başlangıçta önemli ölçüde tehlikeye soktu. [Lozan'daki Amerikan delegesi] Grew, 14 Mayıs'ta Dule'a şunları yazıyordu: "Başlangıçta, her taraftan sağlam bir kuşku duvarının karşısında gibiydik. Chester İmtiyazı olduğundan fazla kaygılandırıcı göründü ve ben, herkesin çirkin plan ve güdülerimizden kuşkulandığı hissine kapıldım. Konferans başlamadan önceki İngiliz tutumunu siz de biliyorsunuz." Fakat Grew, Birleşik Devletler hükümetinin imtiyazın verilmesiyle doğrudan bir bağlantısının olmadığında ısrar ederek Müttefik kuşkularını giderince, durum açığa çıkmıştı. Grew, "kuşku atmosferi, artık büyük ölçüde dağılmıştır" diye yazıyordu (DeNovo, 1963:148, *abç*).

Bir önceki bölümde Chester İmtiyazı'na gösterdikleri şiddetli tepkilerine değindiğimiz Fransızlar da, protestolarını Lozan'daki görüşmelerin ikinci döneminde sürdürdüler:

> İstanbul'daki Fransız Yüksek Komiseri General Pellé tarafından temsil edilen Fransızlar, Chester İmtiyazı'nın kendilerine karşı haksızlık olduğu iddiasıyla konferansa geliyor; Türk yönetiminin "gözdağı verici tedbirlerine" karşı duydukları kini açıkça dile getiriyorlardı. Fransız basını, Fransız murahhas heyetine, Lozan'da sert davranmayı öneriyordu (Soṇyel, 1991:342).

Fransızlar bir yandan Türklerin nezdinde protestolarını sürdürürken, diğer yandan da Amerikalılara yönelik eleştirilerini de sürdürüyorlardı.

Nitekim, Lozan Konferansı'nın başlamasından beş gün sonra, 28 Nisan 1923'te Washington'a bilgi veren Amerikan delegesi Grew, İtalyan, İngiliz ve Fransız delegeleri Montagna, Rumbold ve Pellé'nin, imtiyazlarla ilgili

ekonomik sorunların görüşülmesini "on gün veya iki hafta" sonraya ertelemeyi kararlaştırdığını, önce diğer sorunların görüşüleceğini bildirmekteydi:

> Fransız imtiyaz sahipleri şimdi İstanbul yolundaydı ve bu erteleme, Chester imtiyazı konusunda Türk yetkililerle doyurucu bir doğrudan sonuca ulaşmaları için onlara zaman kazandıracaktı. Başarısız olmaları durumunda, konu daha sonra Lozan'da tekrar gündeme getirilecekti.
> Topladığım bilgilere göre, Fransızların iddiası Lozan'a gelirse, İngiliz ve İtalyan delegelerden aktif destek alacaktır (PRFRUS, 1923/II:1208).

Bu yazısında Ottoman-American Development Company'nin hisselerinin % 49'unun Kanadalılara ait olup olmadığını soran Grew'a yolladığı, 2 Mayıs 1923 tarihli cevabında Hughes, şunları söylemektedir:

> [28 Nisan tarihli telgrafınızın son paragrafında] bir Kanadalı olan C. A. Bernard'ın Nisan 1922'de yeniden düzenlendiği şekliyle Ottoman-American Company'nin 5.000 hissesinin 2.550'sini kontrol ettiği belirtiliyor. Ne var ki, 6 Aralık 1922'de Bernard, şirketin başkanı olan General Gothals, Amiral Rousseau ve H. C. Sheridan arasında bir güven anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşma, Bernard'ın hisselerinin kontrolünün beş yıllığına üç Amerikalıya verilmesini ve imtiyaz onaylandıktan sonra, Bernard'ın %49 hisseye sahip olacağı yeni bir şirketin kurulmasını öngörüyordu. 12 Nisan 1922'de Amiral Chester'la yapılan sözleşmeye göre Chester topluluğunun önemli talepleri, bu %49'dan karşılanmalıdır.
> Anlaşmada, yeni şirketin ana sermayesinin geriye kalan %51'inin her zaman Amerikan vatandaşlarında olması gerektiği öngörülüyor. İmtiyazı hayata geçirmek için zorunlu sermayeyi sağlamak amacıyla hisse senedi çıkarılacaktır.
> Yukarıdaki anlaşmanın hâlâ yürürlükte olduğu bize bildiriliyor. Yeni şirketin oluşumu için henüz hiçbir adım atılmamıştır; fakat ilgili taraflar, bu hafta diğer konuların yanı sıra bu konunun da görüşüleceği bir toplantı yapacaklar. Şirketten söz ederken, özel niteliğini vurgulamaya azami dikkat gösterin (PRFRUS, 1923/II:1210).

Daha sonra, 4 Mayıs 1923'te Lozan'daki Amerikan delegasyonuna yeni bir yazı gönderen Amerikan Dışişleri Bakanı Hughes, basında, Türklerin Amerika'dan mali yardım alacağı ("olasılıkla Türklerin tüm borçlarını ödemelerini sağlamak ve ülkeyi Avrupa'nın boyunduruğundan kurtarmak için yüzlerce milyonluk bir borç şeklinde" bir yardım verileceği) yolunda haberlere rastlandığını bildirerek bu konuda bilgi vermektedir. Hughes, Lozan'dan aldıkları haberlerde, Kuhn, Loeb and Company adlı bir şirketin adının "Chester Projesi'ni destekleyenler" arasında geçtiğini, ama Dışişleri'nin 27 Nisan 1923'te şirketin yöneticilerinden Otto H. Kuhn'dan aldıkları bir yazıda bunun reddedildiğini, böyle bir şey yapmadan önce şirketin önce kendilerine danışacağını bildirdiğini yazmaktadır. Daha sonra Kuhn 2 Mayıs'ta bakanlığı ziyaret etmiş, "ancak ulusal çıkarların söz ko-

nusu olması durumunda böyle bir şeye hazır olduklarını" bildirmiştir. Türkiye'deki mevcut belirsiz koşullardan ve diğer güçlerin muhalefetinden rahatsızlığını da belirten Kuhn, Amerikan hükümetinin desteğinin şart olduğunu dile getirmiştir. Dışişleri'nin bu görüşmede Kuhn'a kendi tavırlarıyla ilgili söyledikleri ise, kendilerinin geleneksel temkinli tavrını sergilemektedir: "Açık kapı doktrini" (PRFRUS, 1923/II:1210-1212).

Bu arada Lozan'daki delegeler arasında konuyla ilgili tartışmalar da sürmektedir. 29 Mayıs 1923'te Washington'a yolladığı yazıda Grew, Fransız temsilci Pellé'nin kendisini telefonla arayarak Chester Projesi'ni tartıştığını bildirmektedir.

> Chester imtiyazının üç noktada Fransız çıkar topluluklarını ilgilendirdiğini açıkladı: (1) Chester'ın ek anlaşma maddesinin, Franklin-Bouillon anlaşmasının 10. maddesiyle çelişen 12. maddesi; (2) Samsun-Sivas Demiryolu; (3) Samsun limanının geliştirilmesi (PRFRUS, 1923/II:1212).

Bu telefon görüşmesinde Pellé, Şubat 1922'de, bizzat Ankara hükümetinin İstanbul'daki temsilcisinden bu anlaşmanın geçerliliği konusunda güvence aldığını, ayrıca bu konuyu Ankara hükümetinin Lozan'daki temsilcisi İsmet (İnönü) ile de görüşeceğini bildirmişti (*age.*:1212-1213).

Buna cevaben, Hughes, 1 Haziran 1923'te Grew'a yazdığı yazıda, Meclis'te onaylanan imtiyaz anlaşmasının metninin ellerine geçmediğini belirterek, bakanlığının konuyla ilgili tavrını şöyle dile getirmektedir:

> Bakanlık imtiyazın alınmasında hiçbir rol oynamadı ve hak iddialarıyla ilgili herhangi bir çatışmanın ilgili taraflarca kendi aralarında ve ilgili hükümetlerle birlikte halledilmesi gerektiğine inanıyor. (...) Doğrudan bir hakemlik teklifinden sakınmalısınız; fakat bu hükümetin dürüstlüğü ve geçerli haklara karşılıklı saygıyı arzuladığını ve fırsat eşitliği sağlamaya ilgi gösterdiğini vurgulayın (PRFRUS, 1923/II:1214).

Anlaşılan Amerikan hükümeti, Chester Projesi'nin Ankara hükümeti tarafından resmen kabul edilmesine rağmen, bu projeyi resmen desteklemeye niyetli değildi. Bu nedenle Fransızların muhalefetine karşı "oyalayıcı" bir tavır takınarak, Chester Grubu'nun arkasındaymış gibi bir intiba yaratmaktan kaçınmaktaydı. Kanımca bunun iki önemli nedeni var. Bunlar aynı zamanda bu projenin neden hayata geçmediğini anlamamıza da yardımcı olacaktır. Bunlardan birincisi, şirket içindeki anlaşmazlıkların bir türlü bitmek bilmemesi; ikincisi ise, Musul petrollerinde gözü olan Amerikan Grubu'nun, TPC ile işbirliği halinde, Amerikan hükümeti üzerinde baskı yapmasıydı.

Nitekim, bir önceki bölümde, bölge petrolleri için Amerikan şirketleriyle işbirliği görüşmelerini anlattığım TPC de Lozan'daki Barış Görüş-

melcri sırasında girişimlerini sürdürmekteydi. Amerikan hükümetinin, Chester Grubu'nun yanı sıra, başından beri ikinci "koz" olarak gördüğü bu grup, bir taraftan kendi aralarındaki işbirliğini kesin bir sonuca vardırmaya çalışırken, diğer yandan hükümetler nezdindeki girişimlerini de sürdürmekteydi.[3] Bu grup, İkinci Lozan görüşmeleri sırasında bir yandan TPC ile görüşmelere devam etmekte, bir yandan Irak hükümetiyle yeni bir imtiyaz anlaşması imzalamaya çalışmakta, diğer yandan da konferans esnasında kulis çalışmalarını sürdürmekteydi.

Hem Musul'un kesinlikle İngiliz kontrolü altında ("Irak Krallığı" adıyla da olsa) kalacağı onların gözünde ortaya çıktığından, hem de Amerikan Grubu'nun TPC yetkilileriyle anlaşma görüşmeleri olumlu sonuçlandığından, Lozan'daki Amerikan delegeleri (biraz da bu şirketlerin Lozan'daki temsilcilerinin baskısıyla) Chester Grubu'na resmi destek vermekten hâlâ kaçınmaktaydı. Diğer yandan ABD yönetimi, her şeye rağmen Amerikan Grubu'na ve dolayısıyla TPC grubuna da kesin resmi destek vermekten yana değildi:

> Tekrar toplanan Lozan Konferansı'nda Büyük Britanya, Türkiye'yi barış anlaşmasına eklenen bir protokolle Turkish Petroleum Company'nin imtiyazının geçerliliğini teyit etmeye ikna etmeye çalıştı. Türkiye'deki Amerikan Ortaelçi Joseph C. Grew, sadece Birleşik Devletler'in buna "kesinlikle karşı" olduğunu Türk hükümetine bildirmekle kalmadı, bunun kabulünün Amerikalı yatırımcıların Türkiye'yle ilgili ekonomik projelere yönelik coşkusunun azalmasına yol açacağı konusunda da Türk delege İsmet İnönü'yü uyardı. Bu katı tutumu benimsemekle Dışişleri Bakanlığı, 31 Ocakta yüzde 24 katılım teklifini reddetmesine karşın İngiliz ve Fransız rakiplerine karşı daha uzlaşmacı bir tutum alan Amerikan Grubu'yla bir bakıma ters düştü (Chester, 1983:226).

"Emperyalist" bir ülke olarak ABD'nin gösterdiği, bir türlü anlaşılamayan ve beklenmedik tavır (arkasında kötü niyetli veya çıkarcı gizli hesaplar aramayacak ve yazışmalarda dile getirdikleri anlamda "tutarlı ve ilkeli" davrandıklarına da inanacak olursak), "örnek bir ahlaki yaklaşım" olarak da görülebilir. Üstelik ABD bunun için hiçbir bedel ödemediği gibi, bu tavrı ile, bölge petrolleri üzerinde Amerikan sermayedarlarının haklarını her halükârda korumuş da oluyordu. Böylece, o meşhur (Avrupamerkezci modern standardizasyona çok uygun) "Açık Kapı" ilkesinden vazgeçmezken -aynı dönemde Bolşeviklerin yaptığı gibi- "dürüst dış politika" konusunda dünyaya bir ders de veriyordu. Nitekim bu tavrıyla ABD yönetimi, taraflardan hiçbirini memnun edemiyordu sonuçta. Hem Chester Grubu tam olarak memnun değildi bu tavırdan, hem de

---

3 Grubun 1923 başlarına kadarki girişimleri için bkz. Sekizinci Bölüm.

Amerikan Grubu. Bu nedenle hükümet muhalefetin sert tepkisiyle de karşılaşıyordu:

> Amerikan petrol şirketleri açıkça Ortadoğu'daki çıkarlarını geliştirirken, Birleşik Devletler hükümeti de, Açık Kapı politikasında ısrar ederek onları destekliyordu. Hükümetin çabaları, ülke içinde her zaman genel onay görmedi. Bu yüzden Demokrat Parti 1924 genel seçim programına, Türk-Amerikan anlaşmasının "Amerikan hakları"nı sattığından ve "Chester petrol imtiyazı için Ermenistan'a ihanet etti"ğinden yakınan bir madde ekledi.[4]

Haziran 1923'te *Current History*'de verilen bir habere göre, Lozan'daki ilginç gelişmelerden biri de Alman sanayicilerin gizli girişimleridir:

> Alman sanayi baronu Hugo Stinnes Lozan'daki ajanı aracılığıyla, Türklerin savaştan önce Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verdiği imtiyazlarla çatıştığı gerekçesiyle Chester imtiyazına karşı çıkan başka bir muhalif olarak mayıs başlarında ortaya çıktı. Chester organizasyonun başkanı emekli Tuğamiral Colby M. Chester, 3 Mayıs'ta Washington'da Ulusal Basın Kulübündeki bir konuşmasında, hem Fransızların hem İngilizlerin iddialarını Lozan Konferansı'na getirmemeleri gerektiğini ilan etti: İngiliz iddiası, diyordu, itibarsız Turkish Petroleum Company'ye dayanıyordu; Fransızların iddiası ise Fransa'nın Türkiye ile savaşa girmesiyle iptal olmuştur. Dahası, diye ileri sürüyordu Chester, Fransız iddiası, savaş ilanından önce ödenmemiş olan sözde bir borca dayanıyordu. Chester topluluğu, diyordu, ön incelemelere yarım milyon dolar harcamış durumdadır (CH, 1923/6:531-532).

Bu arada Lozan'daki devletlerarası görüşmeler sırasında, Musul sorunu ve savaş öncesi verilmiş imtiyazlar sorunu birinci derecede önemli konular olarak gündemdeydi.[5]

Bunlardan birincisinde, yani Musul sorunu konusunda, Chester Grubu (ikinci görüşme dönemi öncesi Kemalist hükümetle imtiyaz anlaşması imzaladığı için) doğal olarak Kemalist yönetimden yana tavır alıyordu. Büyük Amerikan petrol şirketlerinden oluşan Amerikan Grubu ise karşı savı desteklemekteydi. Uzun tartışmalardan sonra, Lozan'da Musul sorunu konusunda bir sonuca varılamayacaktı:

> 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Anlaşması, 3. maddenin 2. paragrafında Musul'la ilgili şunları öngörüyordu:

---

4 Thomas A. Bryson, *American Diplomatic Relations in the Middle East, 1784-1975: A Survey*, 1977'den aktaran Chester, 1983:228.

5 DeNovo, 1963:194, 147-149; Sonyel, 1991:353-355 ve FA, 15 Haziran 1923:71-81'de yayımlanan, P. Marshall Brown'un, "The Capitulations" başlıklı yazısı.

Türkiye ile Irak arasındaki sınır, Türkiye ile Büyük Britanya arasında dokuz ay içinde varılacak dostane bir anlaşmayla belirlenecektir.
Sözü edilen zaman içinde iki hükümet arasında herhangi bir anlaşmaya varılamaması durumunda, anlaşmazlık Milletler Cemiyeti Konseyi'ne götürülecektir. Türk ve İngiliz hükümetleri, sınır konusunda bir karara varılıncaya kadar, nihai kaderleri bu karara bağlanacak olan toprakların bugünkü durumunu herhangi bir şekilde değiştirebilecek hiçbir askeri ya da başka hareketin gerçekleşmeyeceğini karşılıklı olarak taahhüt ederler (Shwadran, 1973:221).

Lozan'daki en önemli konulardan diğeri, yani "eski imtiyazlar" konusu, ilginç ve değişik bir kamplaşmaya yol açtı. İngiltere'de yayımlanan *Political Science Quarterly* adlı derginin Eylül 1923 sayısında -Lozan Konferansı görüşmeleriyle ilgili gelişmeler aktarıldıktan sonra- konu hakkında şöyle denilmektedir:

İmtiyazlar sorunu, birkaç vesileyle konferansı neredeyse suya düşürdü. Türkler, Osmanlı İmparatorluğu'nun girdiği yükümlülüklere bağlı olmadıklarında kararlılıkla ısrar ederken, Müttefikler, özellikle de Fransa ve İngiltere bunlara bağlı olduklarında ısrar ediyorlardı. 11 Nisan'da Ankara hükümeti, Amiral C. W. Chester'ın başkanlık ettiği Ottoman-American Development Company'yi 7.200 milden fazla demiryolu inşa etme, zengin madenleri işletme ve Anadolu'da diğer büyük projeleri yürütme imtiyazıyla ödüllendirince, bu sorun yeni bir yöne girdi. Bu ödülle ilgili haberler, hemen bir rahatsızlık faktörünü ortaya çıkardı. Fransa, demiryolu imtiyazının Samsun ile Sivas arasındaki kısmının kendisine verilmiş olduğunu iddia ederken, Britanya imtiyazın, Musul petrol alanlarındaki haklarıyla üst üste bindiğini ilan etti. 2 Haziranda, Lozan'daki Amerikan gözlemci Joseph C. Grew, Birleşik Devletler'in başka ülkelerin uyruklarının haklarını geçersizleştiren Türk imtiyazlarıyla ilgili herhangi bir hak talebini desteklemeyeceğini Fransa'ya bildirdi.[6]

İngiliz ve Fransızların sahip olduklarını iddia ettikleri Osmanlı yönetimince verilmiş tüm eski imtiyaz anlaşmalarının geçersiz olduğunu ve ancak TBMM tarafından onaylanmış yeni imtiyazların geçerli olacağını savunan Ankara hükümeti, bu mücadelesinde Amerikan delegasyonunu da yanında buluyordu:

Türklerden, İngiliz Vickers Armstrong ve Fransız Régie firmalarının imtiyazlarını onaylamaları, yerlerine yenilerini koymaları, ya da onlara on yıl süre ile tercih hakkı tanıyarak tazminat ödemeleri; İngiliz sermayesiyle çalışan TPC'nin haklarını tanımaları isteniyordu. Fakat bu imtiyazlar, Amerikan tica-

6 PSQ, 1923/9:16. Bu makaledeki iki büyük hata dikkatli okuyucu tarafından da fark edilmiştir sanırım: 1) İmtiyaz anlaşması 11 Nisan'da değil, 9 Nisan'da TBMM tarafından onaylandı, bkz. Sekizinci Bölüm; 2) Chester'ın önadı "C. W." değil, "C. M."dir. Yani Colby Mitchell, bkz. Beşinci Bölüm.

ri çıkarlarına, özellikle Chester İmtiyazı'na aykırıydı. Lozan'daki Amerikan temsilcisi Grew, Müttefiklere imtiyaz tanıyan maddelerin antlaşmadan çıkarılmasını istiyor; Amerika'nın Türklerle ayrı bir ticaret anlaşması imzalayacağını söylüyordu. Grew, İsmet Paşa ile yaptığı görüşmede, Chester İmtiyazı'nın geçerli olup olmadığını soruyor; TPC hak iddialarının bir hakem heyetine havale edilmesini öneriyordu. Bu öneriye rıza gösteren İsmet Paşa, onaylanmamış imtiyazları önceden kabul ettiği yolundaki iddiaları yalanlıyor; önceden vermiş olduğu sözü Amerikan baskısı altında değiştirdiğine dair Müttefiklerce kendisine yöneltilen suçlamalara karşı, TPC'yi tanımayı ya da Régie ve Vickers firmalarına tercih hakkı vermeyi kabul etmiyor; bunları kabul ederse, Türkiye'de "nüfuz bölgeleri"nin doğmasına yardım etmiş olacağını açıklıyordu (Sonyel, 1991:354-355).

11 Temmuz 1923 tarihli *The New Republic* dergisinde konuyla ilgili olarak şöyle denilmektedir:

> Lozan'da Birleşik Devletler ile Avrupalı müttefikler, Türk imtiyazları konusunda anlaşmazlık halindedirler. Fransa, doğal olarak, Ankara hükümetinin savaş öncesi bağışları teyit etmesini arzuluyor. Birleşik Devletler ise, başlıca kaygısı Chester imtiyazıyla, bugünkü hükümetin kendi öncellerinin eylemlerinden sorumlu tutulmaması gerektiğini düşünüyor -Sovyet Rusya hükümetine yönelik tutumumuzdan ilginç bir sapma (TNR, 11 Temmuz 1923:191-192).

Diğer yandan, *Current History* dergisinin Temmuz 1923 sayısında, Türkiye'nin 31 Mayıs'ta Lozan'da, 1920 yılından itibaren Ankara hükümetince verilmiş imtiyazların geçerli olduğunu kabul ettiği ve bunun, Fransızlara verilen ve Chester Projesi'yle çakışan imtiyazların kabulü anlamına geldiği belirtilmektedir (CH, 1923-7:681). Bunun doğru olmadığı açıktır; burada söz konusu olan, Ankara hükümetinin, kendisi tarafından imzalanmayan uluslararası anlaşmaları ve Meclis tarafından onaylanmayan imtiyazları geçerli saymamasıdır. Fransızlar ile yapılan anlaşma bu bağlamda geçerliyken, daha önce kendilerine verilen imtiyaz veya öncelik sözleri yasal olarak geçerli sayılmamaktaydı.

Türk delegasyonunun, Lozan'daki görüşmelerde, "savaş öncesi imtiyazların geçerli olmadığı" yönünde tavır takınması, doğrusu, hem (yeni Türk devleti ile imtiyaz anlaşması imzalamış olan) Chester Grubu'nun işine geliyordu, hem de (ilk başlarda ısrarla ve Amerika'nın yoğun muhalefetine rağmen eski imtiyazının geçerliliğini savunmasına rağmen) bu arada zaten Mezopotamya petrolleriyle ilgili olarak Irak devletini muhatap alan ve daha önce kendi ortakları arasında bu yönde karar almış olan TPC'nin (Sekizinci Bölüm). Nitekim, Amerikan delegasyonu da bu yönde çaba harcamaktaydı. Buna rağmen İngiliz delegeler, şaşırtıcı bir ısrarla

bu imtiyazların geçerli olduğunu savunarak, Grew aracılığıyla, konferansta sert tartışmalara girdi.[7]

Fransız delegasyonu da Lozan'da eski imtiyazların geçerli olduğunu savunmaktaydı. Bu haber Ankara'ya yansıdığında yoğun muhalefetle karşılaştı:

> Lozan'dan gelen haberlere göre "üç şirketin kabul edilemez önerileriyle" bağımsızlığımız sınırlanmak isteniyordu. Oysa "birkaç sermayedarın" artık bağımsız bir devlete karşı ileri sürdükleri koşullar devri geçmişti ve görüşmeler de kesilmişti.
>
> Armstrong Vickers, Régie Générale ve Turkish Petroleum şirketleri bir "ihtikâr şebekesi" kurmuşlardı; Chester Projesi uzantısında, tekel niteliğinde uzun bir süre haklarının saklı tutulmasını istiyorlardı (Tunaya, 1983:15).

Lozan'da, eski imtiyazların geçerli olup olmadığıyla ilgili bu tartışmalar sırasında hep gündeme gelen (ve İngiliz ve Fransız delegelerin kesinlikle itiraz ettiği) Chester İmtiyazı ile ilgili Türk temsilcilerin tavrı ise oldukça istikrarlıydı: Kesinlikle Chester İmtiyazı'nı savunmak. Nitekim, Lozan'da İsmet Paşa'ya "Standard Grubu Chester Grubu'nu desteklemiyormuş" denildiğinde, "ama biz destekliyoruz!" şeklinde yanıtladığına ve Türk delegasyonundan Rıza Nur'un, Lozan'a gelir gelmez, "Chester Grubu'na imtiyaz verilmesinin yeni hükümetin yasal hakkı olduğu" yolundaki açıklamasına (CH, 1923/6:532) daha önce değinmiştim. Aslında Türk delegasyonu, genelde Lozan'da Chester İmtiyazı'nın meşruluğunu tartışma konusu olarak bile kabul etmiyordu:

> Türklerin, Chester imtiyazını Amiral Chester ile Türk hükümeti arasında tamamen özel bir meselc gibi görerek, imtiyazın kopyalarını birlikte getirmedikleri anlaşılıyor. İngiliz ve Fransız imtiyaz sahipleri kendi haklarını ihlal ettiğini düşünüyorlarsa, diyordu Türk sözcü, Türk mahkemelerine başvurabilirlerdi. Bu yüzden, Müttefikler arası Konsolosluk mahkemelerinin kaldırıldığı ve kapitülasyonların artık yürürlükte olmadığı bildiriminde bulundular (CH, 1923/6:497)

Nihayet, Lozan'da, Grew'un katılmadığı son oturumlardaki görüşmeler sonucu, Amerikan ve Türk delegasyonlarının isteği doğrultusunda, savaş öncesi tüm imtiyaz anlaşmalarının geçersizliği kabul edildi (DeNovo, 1963:148-149):

> 17 Temmuzda Müttefikler, imtiyazlar konusunda ödün veriyorlar ve Régie Générale ile Vickers Armstrong firmaları için ödenecek tazminatın beş yıl süreyle eşit rekabet esasına dayanmasını kabullenerek, Amerikalıların "Açık Kapı" siyasetine teslim oluyorlardı (Sonyel, 1991:355).

---

7 Bu garip durumla ilgili olarak bkz. DeNovo, 1963:194-195.

Bu arada Amerikalılar, görüşmeler sırasında eski imtiyazlara karşı çıkarken, Ankara hükümeti tarafından onaylanmış olan Chester İmtiyazı'nı bazen bir araç olarak kullanıyorlardı:

> Amerikan protestosunu esinleyen madde, açıkça, Türklerin yasal olarak onaylanmadığı için geçersiz olduğunu iddia ettikleri Samsun-Sivas demiryolu inşaatıyla ilgili Fransız imtiyazını kapsıyordu. Bu imtiyaz, Chester imtiyazıyla çelişiyor (CH, 1923/8:835-836).

Sonuç olarak, 17 Temmuzda yapılan son toplantıya kadar Musul sorunu dışında her konuda uzlaşmaya varan taraflar, bu sorunun kesin çözümünü sonraya bırakarak 24 Temmuz 1923'te Lozan Antlaşması'nı imzaladılar.[8]

ABD ile Ankara hükümeti arasında ise 6 Ağustos 1923'te ayrı bir anlaşma imzalandı.[9]

CHESTER PROJESİ'NİN SONU

Tüm bu gelişmeler sırasında Mezopotamya, *de facto* İngiliz kontrolündeki Irak hükümetinin, yani dolaylı olarak İngilizlerin elindeydi. Bu da Amerikan Grubu'nun, o güne kadar bu hükümetle görüşmeler yürüten TPC ile anlaşmış olmasının ne kadar doğru olduğunu gösteriyordu; Chester'ın ise en azından *Mezopotamya petrolleri için* yanlış ata oynadığını! Amerikan yönetimi ise -başından beri tüm atlara birden oynadığı için- yarışma sonuçlanmadan yarışı kazanmayı garantilemişti!

Ancak Musul'un pratikte Türkiye'nin kontrolü dışında kalmasını, genelde yapıldığı gibi Chester Projesi'nin uygulanamaması için gerekçe olarak göstermek sanırım doğru olmaz. Çünkü, Anadolu topraklarındaki boyutuyla bile proje (özellikle bir "demiryolu projesi" olarak) çok önemli ve büyüktü. Bu önceki bölümde tartışılmıştı. Ayrıca Chester Grubu'yla yapıldığı ilan edilen tarım anlaşması ile yeni şehirler ve limanlar inşa edilmesi gibi vaatler ve planlar da genelde ülkenin kalkınmasını Amerikan sermaye çevrelerine ihale etmek demekti.

O halde burada tartışılması gereken, Musul'un İngilizlerde kalacağının bilindiğini kabul etsek bile, Anadolu'daki kapsamlı boyutuyla projenin neden uygulanamadığıdır. Bugüne kadar projenin tarihiyle ilgili çalışmalarda ihmal edilen bu konunun anlaşılması için, dönemin yazışmalarına ve

---

8 Lozan Antlaşması ile ilgili genel değerlendirme için bkz. Dördüncü Kısım. Lozan görüşmelerinin ikinci dönemi için bkz. Aydemir, 1985:134 ve Nur, 1992:233-286. İmzalanan anlaşmanın Türkçe tam metni için bkz. Parla, 1985:1-116.

9 CH, 1923/9:1039-40. Anlaşmanın İngilizce metni için bkz. Armaoğlu, 1991:89-103 ve bir özeti için bkz. CH, 1923/10:100-101.

basınına dayanarak, bu son dönemdeki gelişmeleri tüm detaylarıyla izlememiz gerekiyor.

Bu konuda belirtilmesi gereken ilk şey, Lozan görüşmeleri sırasında Amerikan delegasyonunun projeye ilgisizliğinin yarattığı hayal kırıklığına rağmen Ankara hükümetinin sürekli olarak bu projenin uygulanması için şirketi göreve çağırdığıdır. Buna rağmen inşaatla ilgili bir gelişme olmamasının nedenlerini Türkiye'de değil, Amerika'daki gelişmelerde aramak gerekir. Bu gelişmelerden biri şirket içindeki anlaşmazlıkların bitmek bilmemesi, diğeri ise Amerika'daki "ciddi" sermaye çevrelerinin projeye ilgi göstermemesidir:

> Görünen odur ki, imtiyazın koşulları Amerikan işadamları tarafından pek pratik bulunmamıştır. Bu unutulmamalıdır (PRFRUS, 1923/II:1249).

Nitekim, imtiyazın verilmesinden sonra uluslararası arenada kopan fırtına sürerken, şirket bu esnada sermaye bulma zorluğu çekmekteydi:

> Ottoman-American Development Company, imtiyazını hayata geçirmek için zorunlu olan mali kaynakları elde edemedi. Ağustostan itibaren, Lozan Antlaşması imzalandıktan ve Musul vilayetinin en az bir yıl İngiliz-Irak denetiminde kalmasına karar verildikten sonra, Birleşik Devletler'deki finans toplulukları Chester imtiyazına yatırım yapma istekliliğini göstermiyor ve Türk hükümeti, şirketin faaliyetsizliğinden ciddi biçimde kaygılanmaya başlıyordu (Shwadran, 1973:218).

Ayrıca, Ankara hükümeti ile kesin imtiyaz anlaşmasını yapmasına rağmen, şirket içindeki tartışmalar da bitmek bilmiyordu. Henüz Mayıs ayında Clayton-Kennedy ve Arthur Chester arasındaki tartışmalarla iyice su yüzüne çıkan, şirket içindeki "Amerikalı ve Kanadalı gruplaşması ve çatışması" anlaşmanın uygulanmasını da geciktiriyordu (DeNovo, 1963:226). Temmuz 1923'te *Current History*'de verilen bir haberde, şirketin içinde bulunduğu bu durum çok iyi sergileniyordu:

> Chester imtiyazını hayata geçirmek için düzenlenen Ottoman-American Development Company'nin bir toplantısında (24 Mayıs), sözcü olarak hareket eden hissedar ve müdür F. S. Blackwell, şimdiye kadar imtiyazın gerçekleştirilmesini finanse etmek için hiçbir düzenlemenin yapılmadığını söyledi. İlk başkan olarak atanan General George W. Gothals'ın istifası nedeniyle şirket başkansız kaldı (CH, 1923/7:714).

Ağustos 1923'te ise, aynı dergide, şirketin içindeki gelişmelerle ilgili şu kısa habere yer veriliyordu:

> Ottoman-American Development Company, New York City'de Woolworth

Building'deki şirket bürosunda sözde Chester imtiyazlarıyla ilgili anlaşmayı 9 Haziranda resmen kabul edip imzaladı. Bu, milyonları gerektiren anlaşmanın bittiğinin duyurusuydu (CH, 1923/8:896).

Amerika'da yaşanan şirket içindeki bu gelişmelerin Türkiye'de de yakından izlendiğini görmek için *Vatan* gazetesini izlemek yeterecektir: "Chester İmtiyazı Chestersiz mi Oluyor...," 6 Mayıs 1923; "Chester Cephesinde Dahili İhtilaf ...," 9 Haziran 1923; "Chester Kennedy İhtilafı ...," 28 Haziran 1923 (İlkin, 1983:778, dn. 81).

Şirket içindeki çatışma sonucu meydana gelen gecikme ve şirketin Anadolu'da inşaat faaliyetiyle ilgili hiçbir şey yapmaması, Ağustos 1923'ten itibaren Türk hükümetinin hevesini de kırmaya başlamıştı. Nitekim, 23 Ağustos 1923'te Bristol Washington'a şunları yazıyordu:

> Ottoman-American Development Company'nin yerel Türk temsilcisinden Türk hükümetinin şirketin hayatta olduğunun herhangi bir işaretini vermemesinden giderek kaygılandığını öğrendim. Temsilci son 19 gündür New York'tan hiçbir haber alamamıştır. Tarımsal imtiyazın henüz resmen iptal edilmediği halde, pratikte iptal edildiğini ve bir Fransız şirketinin imtiyazı alacağını söylüyor. Samsun-Sivas opsiyonunun sona erme tarihinin 6 Ekim olduğuna işaret ediyor. Şirketin işlerindeki en son gelişmeler konusunda, özellikle Clayton-Kennedy'nin ya da Chester'ın Türkiye'ye dönmeyi planlayıp planlamadıkları ve imtiyaza finansman bulma işinde bir ilerleme kaydedilip edilmediği konusunda telgraf bilgileri alırsam memnun olurum (PRFRUS, 1923/II:1241-1242).

Bristol'ün sözünü ettiği "yerel Türk temsilcisi" Chester Grubu'nun Ankara'daki girişimleri boyunca Clayton-Kennedy'nin yanında yer alan Suphi Ziya Bey olsa gerek. Nitekim Arthur Chester, 1923 Şubatında yayımlanan yazısında, Ekim 1922'de Mustafa Kemal ile yaptığı görüşmede yanına Suphi Ziya Bey'i aldığını belirtmektedir.[10] Bu sırada Arthur Chester ve Clayton-Kennedy'nin Amerika'da olmasından dolayı şirketin Türkiye'deki temsilciliğini Suphi Ziya Bey yapmaktadır (PRFRUS, 1923/II:1249).

Bristol'ün bu mektubunda sözünü ettiği, tarım anlaşmasının bir Fransız şirketine verileceği haberinin doğru olduğunu, Fransızca tam metnini çalışmamızın sonunda ek olarak yayımladığımız (Ayrıca bkz. Sekizinci Bölüm) tarım anlaşmasının 23 Eylül 1923'te imzalanmış olmasından anlıyoruz.[11]

---

10 CH, 1923/3:762. 14 Ekim 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde ise, Suphi Ziya Bey'in Clayton-Kennedy ile fotoğrafları yayımlanmıştır.

11 Fransız şirketi adına bir Türk ile yapılan bu anlaşmanın akıbeti konusunda bir bilgiye herhangi bir yerde rastlamadım.

Bristol'ün yukarıda aktarılan, 23 Ağustos tarihli yazısına cevaben, Dışişleri Bakanı Phillips şunları söylüyordu: 17 Eylülde şirketin verdiği bilgiye göre, Clayton-Kennedy Türkiye'ye gitmek üzere hazırlanıyor. Amacı, Samsun-Sivas hattı için tanınan süreyi altı ay için uzatmak. Bu arada, şirketin bir örneğini yolladığı, 23 Ağustos tarihli "geçici anlaşma"ya göre, şirketin içindeki rekabet şimdilik çözülmüş gibidir:

> Bu uzlaşmayla birlikte Bernard-Kennedy topluluğu, Chester topluluğuna saptanmış belli ödemeleri yaptıklarında imtiyazın kontrolünü alacak. 1 Ekimde ödenecek 8.500 dolarlık bir ilk ödeme var ve 31 Aralık 1924'te ödenecek 200.000 dolarlık ödemeyi garanti eden tatminkâr bir senedin 23 Kasım 1923'te depozito olarak verilmesi gerekiyor. Bu yapılmadığı taktirde, Chester haklarını geri alır. İmtiyazı hayata geçirmeye ve daha önce Chester topluluğuyla birlikte olan Mr. J. W. Colt'u Türkiye'ye göndermeye hazır olduklarını iddia ediyorlar (PRFRUS, 1923/II:1242).

Türkiye'deki Chester Projesi destekçilerinden, gazeteci Ahmet Emin Yalman'a göre, "29 Ağustos 1923'te Chester Grubu elindeki imtiyazı üç yüz bin dolar ücretle ve bu işde elde edilecek kârlardan yüzde on derecesinde bir paya karşılık bir Kanada grubuna satmıştır" (Yalman, 1970:55). Bu konuyla ilgili olarak aynı yönde bir haberi, *Current History* dergisinin Ekim 1923 sayısında da buluyoruz:

> Amiral Chester ve ortakları, Chester-Kennedy anlaşmazlığını halletmek için New York istinat hukukuna göre atanan hakemlerin 23 Ağustostaki son toplantısında kararlaştırılan bir hükme göre, Türkiye'de yaptıkları işlerin ve alınmasına yardım ettikleri imtiyazların karşılığı olarak 300.000 dolar ve Ottoman Development Company'nin net kârının yüzde 10'unu alacaktı. Chester topluluğu, şirketin idaresinden çekilecek ve Ottoman-American Exploration Company'nin bütün defter ve evraklarını Kennedy topluluğuna devredecekti. Kennedy grubunun başkanı Kanadalı mühendis Clayton-Kennedy, 9 Ağustosta, şirketin hisse senetlerinin yüzde 90'ından fazlasının Amerikalıların elinde olduğuna dair bir açıklama yayımladı. "Türkiye'de demiryolları ve limanlar inşa etme, madenleri ve petrol alanlarını işletmeye açma ve benzeri projeler başarılmazsa," deniyordu açıklamada, "bu tamamen bir Amerikan başarısızlığı olacaktır, kusur Kanadalıların ya da Türklerin olmayacaktır" (CH, 1923/10:176).

Bu arada, aynı yerde yayımlanan bir başka haberden, Ankara hükümetinin, Chester Grubu'na alternatif olarak, Fransızların desteğinde bir Türk şirketinden teklif aldığını duyurduğunu öğreniyoruz. Kanımca bu asılsız haber, Ankara hükümeti tarafından, Chester Grubu'nu veya genelde Amerikalıları harekete geçirmek için bilinçli olarak yayılmaktadır:

> Ulusal Ekonomi Bakanı, Ağustosun sonlarında bir Türk limited şirketinden

Chester-Kennedy anlaşmasının yerine geçmesini önerdiği ulusal kaynakların geliştirilmesi için bir teklif aldı. Türk şirketinin, Fransız topluluğuyla birlikte çalıştığı anlaşılıyordu. Resmi Türk Basın Bürosu'na göre yeni plan, 10 Nisanda Millet Meclisi tarafından onaylanan ve 30 Nisanda Ankara'da imzalanan Chester sözleşmesine göre Türkiye'nin çok daha fazla lehineydi (CH, 1923/10:176).

Bu arada Phillips'in yukarıda sözü edilen 17 Eylül 1923 tarihli yazısında, Amerikan Dışişleri'nin projeye yaklaşımını sergileyen ilginç bir olay da aktarılmış: Clayton-Kennedy, şirket içi anlaşmayla ilgili belgeleri ve şirketin müdürü Blackwell'in kaleme aldığı bazı yazıların kopyalarını beraberinde Türkiye'ye götürmek istemektedir. Amacı İstanbul'da Bristol aracılığıyla bunları, Ankara'daki "Feizi Bey"e yollamaktır. Ancak Dışişleri, şirket için daha önce yapmış olduğu bu işi artık yapmaya yanaşmamaktadır:

Clayton-Kennedy'nin mahkeme hükmünün bir kopyasını yanına aldığı ve şirketin müdürü olarak Blackall'in Feizi Bey'e bir yazısını ve size gönderdiği mektupların kopyalarını birlikte gezdirdiği anlaşılıyor. Size gönderilen mektup, mektubu Ankara'ya Feizi Bey'e iletmenizi istiyor. Orijinaller, postayla iletilmek üzere buraya gönderildi; fakat Bakanlık, kesin bir Amerikan çıkarını ilgilendirdiği açık olmadığı için mektubu Feizi Bey'e iletemeyeceğinizi bildirmiştir. Bununla birlikte, gizli bilginize sunulmak üzere mektuplar postayla gönderiliyor.[12]

Anlaşılan, şimdiye kadar şirketin girişimleri konusunda zeten oldukça çekingen davranan Amerikan yönetimi, şirketin kontrolünün Kanadalıların eline geçmesini bahane ederek, sorumluluktan tamamen kaçmak istemektedir.

Bu arada Bernard ve Clayton-Kennedy New York'ta, Amiral'in parasını ödemek ve imtiyazı hayata geçirmek için para aramakta ve bu yoldan Amerikan sermayesini projeye sokarak girişime Amerikan girişimi havası vermeyi amaçlamaktadırlar. Ancak Hughes'a göre, bu çabalar sonuç vermeyeceği için, yabancı sermayeye yönelmek zorunda kalacaklardır (PRFRUS:1242-1243).

Phillips, 17 Eylül tarihli aynı yazısında, Bristol'ün Chester Projesi'nin uygulanmamasının Amerika'nın bölgedeki prestijini yakından etkileyeceğine dair kaygılarına, şu cevabı vermektedir.

Clayton-Kennedy'nin size ve Türklere dayattığı bu koşullar altında, projenin arkasındaki toplulukların Amerikalı niteliği ve iyi niyetinden memnun olduğumuz izlenimini Türklere verecek adımları atmanız hakkınızdır. Bununla birlikte, bu topluluklar imtiyazın kontrolünü alacaklarsa, bu tür toplulukların zararına yorumlanabilecek herhangi bir eylemden dikkatle sakınmalısınız; çünkü

---

12 PRFRUS, 1923/II:1242. Yazıda, şirketin başkanı F. S. Blackwell'in adı yanlışlıkla "Blackall" olarak yazılmış.

kesin görünmese de, Amerikan topluluklarının kontrolü ele geçirmeleri hâlâ mümkündür (PRFRUS, 1923/II:1243).

3 Ekim 1923'te, Amerika'da şirket içindeki bazı gelişmeler üzerine Bristol'e bir mektup daha yazan Hughes, Amerikalı ortakların, şirket içinde kontrolü ele geçirmek için çaba harcadıklarını belirtmekteydi. Bu grup, Samsun-Sivas hattı için tanınan sürenin uzatılması için Dışişleri'nin yardımını istiyordu. Dışişleri Bakanlığı'ndan istedikleri, o sırada Amerika'da bulunan, Amerika'nın Ankara'daki temsilcisi (konsolos yardımcısı) Robert W. Imbre'nin, Başvekil Rauf Bey'e bu konuda bir telgraf yollamasıydı. Dışişleri bu talebi reddetti, ama projenin bir Amerikan girişimi olduğundan emin olursa ve bu süreyi uzatmanın Amerika için yararlı olacağına inanırsa, Ankara'daki mevcut temsilcisi Barnes ve İstanbul'daki temsilcisi Bristol aracılığıyla gerekeni yapacağını bildirdi. Bunun üzerine bu grup, beklenen bu gelişmelerin zaman alacağını, sürenin biteceği 8 Ekime kadar sonuçlanamayacağını ve zaten Amerikan sermayedarlarının şirkete katılımı için de bu sürenin uzatılması gerektiğini hatırlattılar. Bunun üzerine Hughes, bu yazısında Bristol'den, Samsun-Sivas hattının inşasına tanınan süre içerisinde başlanmaması durumunda Türklerin gerçekten bu hattın anlaşmasını iptal edeceğine inanıp inanmadığını ve tanınan bu altı aylık sürenin 8 Ekimde mi, yoksa 28 Ekimde mi sonuçlandığını sormaktaydı (PRFRUS, 1923/II:1243-1244). Çünkü anlaşma Meclis'te 9 Nisanda onaylanmış ve taraflar arasında resmen 29 Nisanda imzalanmıştı. Burada tartışma konusu olan, tanınan altı aylık sürenin hangi tarihten itibaren başlatılacağıydı. Oysa, o ana kadarki gelişmeler bile, bunun aslında çok fazla önemi olmadığını, sonuçta Amerikan sermayesinin Türkiye için dev boyutlarda olan bu projeye ilginç bir şekilde kayıtsız kaldığını gösteriyordu. Bunu ileride açıkça göstereceğim. Burada belirtmek istediğim, bu bir grup maceracının, bir yandan projenin finansmanı için Amerikan sermayedarları arasında "dilenirken," diğer yandan (bütün sorun tanınan sürenin bitmesiymiş gibi) bu sürenin uzatılması telaşına kapıldığıdır. Oysa Türkiye -defalarca yaptığı gibi- bu proje konusunda ne kadar samimi olduğunu ve ülkenin kalkınmasını (Batılılaşmasını) Amerika'ya ihale etme konusunda ne kadar kararlı olduğunu göstermeye ve bu bağlamda tanıdığı bu süreyi uzatmaya çoktan hazırdı.

Hughes'un 3 Ekim tarihli yazısına göre, bu arada Ankara'ya gitmek üzere yola çıkan Clayton-Kennedy, (Avrupa'dayken) yola devam etmek için Amerika'daki şirket merkezinden para istemekte ve uğradığı Avrupa başkentlerinde projenin finansmanı için arayışlarda bulunmaktadır.

Aldığımız en son raporlara göre Clayton-Kennedy Paris'tedir ve İstanbul'a

gitmeden önce 2.500 dolar ve masrafları istiyor. İtalyan komutan Fago'dan projedeki onda birlik İtalyan payının karşılığı olarak 200.000 dolarlık bir teklif alındığı da bildiriliyor (PRFRUS, 1923/II:1244).

8 Ekimde Washington'a yolladığı bir yazıda Bristol, projeyle ilgili son gelişmeleri şöyle özetlemektedir: Türk hükümeti projenin -Bristol'ün deyişiyle- aslında "oldukça yıpranmış olan" Chester Grubu tarafından gerçekleştirilmesini arzu etmektedir. Bu arada Rauf Bey'in başvekillikten istifası hükümetin tavrını değiştirmemiştir. Türk hükümeti ve genelde Türkler proje konusunda hayal kırıklığına uğramışlardır ve şu anda oldukça şüphededirler. Ancak Türk yetkililer -hükümetlerinin prestiji söz konusu olduğundan- yine de projenin gerçekleşmesini istemektedirler. Bristol, bunu şöyle dile getiriyor:

> Ne var ki, üst düzey Türk memurlarının, hükümetin prestiji ciddi biçimde söz konusu olduğu için Chester projesinin hayata geçirileceğinden hâlâ umutlarını kesmediklerine inanıyorum. Bu nedenle, muhtemelen Ottoman-American Development Company'yi barındırmada Meclis'in mizacının ve kamuoyu duygusunun izin vereceği kadar ileri gideceklerdir (PRFRUS, 1823/II:1244).

Sivas-Samsun hattı için tanınan süreye gelince, Bristol, şirketin mali desteği konusunda emin olunması halinde bunun Türkler tarafından üç ay veya daha uzun süre için uzatılacağına inanmaktadır (PRFRUS:1245).

Bu arada, Kasım 1923'te *Current History*'de yayımlanan bir haberde, son gelişmelerle ilgili olarak şu bilgiler verilmektedir:

> Ottoman-American Development Company, 3 Ekimde Türk hükümetinden, "Chester İmtiyazları"ndan Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarıyla ilgili imtiyazın kesin kabul bildirme tarihini beş ay uzatmasını istedi. Türk kamuoyu, muhtemel ertelemeden ve bu Amerikan girişimlerinin olası başarısızlığından derin kaygı duyuyor (CH, 1923/II:341).

Bu arada 5 Ekimde İstanbul'a varan Kennedy, ertesi gün Ankara'ya gitmek için yola çıkacaktır (PRFRUS, 1923/II:1245). 9 Ekim 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde, Kennedy'nin İstanbul'da kendisiyle görüşen muhabire gerekli sermayeyi bulduğunu ve bölgede araştırma yapmak için hazır olduklarını bildirmiştir. Aynı haberde, Kennedy'nin "eldeki mukavele şeraitini tadil ettirmek üzere hükümete müracaat edeceği" bildirilmektedir. Gazete haberine göre Kennedy, 8 Ekimde Ankara'ya gitmek üzere yola çıkmıştır (*Vatan*, 9 Ekim 1923).

Clayton-Kennedy Ankara'ya şöyle bir değişiklik önerisi götürmeyi düşünmektedir:

(a) Samsun-Sivas hattı için tanınan süre uzatılmalı ve anlaşmada bazı küçük teknik değişiklikler yapılmalıdır.

(b) Bu koşulların yerine getirilmesi halinde, bir iyi niyet gösterisi olarak, anlaşma gereği iki yıl içinde yatırılması gereken 20.000 dolarlık depozit hemen yatırılacaktır. Ayrıca, şirketin ortaklarının bir listesi Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla bir ay içinde Türk hükümetine sunulacaktır.

Bu öneriler, New York'ta avukatlık yapan William Nelson Cromwell ve New York bankerlerinden Roger L. Farnham'a danışılarak Paris'te hazırlanmıştır. Şirketin ortaklarının listesini hazırlama görevini de Cromwell üstlenmişti. Diğer yandan, bu ortakların kimler olacağını bilmeyen Kennedy, bunların tamamının Amerikalı olacağını beyan etmekteydi. Şu anda, Amerikalı olmayan sermayenin hiçbir şekilde kabul edilmeyeceğini söyleyen Kennedy, ileride Cromwell'in Fransız sermayesini proje içine çekeceğini söylemekteydi (PRFRUS, 1923/II:1245). Anlaşılan, Türkiye'de projeye duyulan ilginin, bunun bir Amerikan şirketi tarafından gerçekleştirilecek olmasından kaynaklandığını bilen Clayton-Kennedy, bu arada Türkiye'de projeyle ilgili olumsuz söylentilerden de haberdardır.

15 Ekimde Washington'a yolladığı yazıda Bristol, Clayton-Kennedy'nin 14 Ekimde Ankara'dan İstanbul'a geldiğini ve 15 Ekimde Paris'e gitmek üzere yola çıktığını belirtmektedir. Orada Cromwell ve Farnham ile görüşecek olan Kennedy birkaç gün sonra Türkiye'ye dönecektir. Kennedy'nin kendisine verdiği bilgiye göre, Ankara hükümeti bir kere daha bu gruba şans tanımış ve Kennedy'nin koşullarını kabul etmiştir.

> Clayton-Kennedy, Ankara-Musaköy ve Samsun-Sivas hatlarıyla ilgili opsiyonları yazılı olarak kesin bir şekilde kabul etti. Türkler tamamen pratik amaçlarla şartnamedeki ve kesin anlaşmadaki teknik değişiklikleri kabul ettiler. Hükümet, Clayton-Kennedy'ye aşağıdaki iki seçenekten birini sunuyor. a) Şirketin masrafları için kullanılabilen 100.000 Türk lirası depozit yatırılarak birkaç aylık uzatma süresi alınabilir. b) İnceleme yapmak ve fiili operasyonların dışındaki faaliyetlere girişmek üzere Samsun'a mühendisler göndererek, 9 Ekimden itibaren 30 gün içinde sözleşmede istendiği gibi küçük çapta işe başlayabilir. Yukarıda verildiği şekliyle Türk tutumu, sözlü olarak ve Nafia Vekili Feyzi Bey'in Clayton-Kennedy'ye gönderdiği mektuplarda bir bakıma dolaylı olarak ifade edilmiştir. Clayton-Kennedy, Türk hükümetinin izin verdiği prosedür seçeneğini ve opsiyonları kabul ettiğini New York'a telgrafla bildirdi. İkinci seçeneğin kabul edilmesini önerdi ve Anadolu'ya kısa bir göz atabilecek yaklaşık yarım düzine Türk mühendisi işe alınmış durumdaydı. İkinci seçeneğin tahmini maliyeti 10.000 Türk lirası olacaktı (PRFRUS, 1923/II:1246).

Aynı yönde bir habere yer veren 10 Ekim 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde, o güne kadar sahip olduğu yeterli zamana rağmen şirketin hareke-

te geçmemiş olması, şirket içindeki anlaşmazlıklara bağlanmış ve "hatta imtiyazname mucibince teşkili lazım gelen anonim şirketi bile teşkil eylememiştir" denilmektedir (*Vatan*, 10 Ekim 1923).

Ankara'daki Amerikan konsolosu Maynard Barnes'ın, 26 Ekim 1923'te Bristol'e yazdığına göre, Feyzi Bey, Ottoman-American Development Company'nin Imbre'nin desteğine sahip olduğuna inanmaktaydı. Chester Projesi'yle ilgili Ankara'daki gelişmeleri anlatan bu yazıdan bir gün sonra, 27 Ekim 1923'te Bristol Washington'u durumdan haberdar etmek için uzunca bir yazıyla gelişmeleri özetlemekteydi: Chester Projesi Ankara hükümeti için o kadar önemli boyuttaydı ki, eğer Samsun-Sivas hattının inşasına 10 Kasıma kadar başlanmazsa, Feyzi Bey o gün istifa edecekti.

Barnes, 26 Ekim tarihli yazısında, Chester Projesi'nin Amerika'nın bölgedeki prestiji için ne kadar önemli olduğunu anlatıp Dışişleri'nin konuya müdahale etmesini istedikten sonra, sözlerine şöyle devam ediyordu:

> Eğer Bakanlık, belirleyici faktörün Amerika'nın siyasal ve ekonomik prestijinin korunması olduğunu düşünüyorsa ve eğer imtiyazın hayata geçirilmesi için herhangi bir Amerikan grubuna ciddi bir maddi yardım verebiliyorsa, Bakanlığın Chester imtiyazı konusunda bugüne kadar izlemekte olduğu politikada önemli bir değişikliği gerektirse bile, böyle bir yardım verilmelidir (PRFRUS, 1923/II:1247).

Anlaşılan, Washington'un projeye olan ilgisizliği artarken, projenin bölgede Amerikan prestiji için taşıdığı anlamın bilincinde olan Türkiye'deki Amerikan yetkililer, "bir imtiyaz alındığında daha somut destek" verecekleri sözünü tutuyorlardı. Nitekim, Dışişleri'ne yolladığı 27 Ekim tarihli yazısında, Amerikan girişimcilerinin rakibi olan Fransız ve İngiliz girişimcilerin kendi hükümetlerinin resmi tam desteğine sahip olduğuna dikkat çeken İstanbul'daki Amerikan temsilcisi Bristol, bu konuda Barnes ile aynı görüşte olduğunu ve bunu Türkiye'deki Amerikalıların paylaştığını söylüyordu:

> Türkiye'deki bugünkü durum ticari maceracılara davetkâr bir durumdur ve muhafazakâr Amerikalı işadamını tiksindirir. Bakanlık yurtdışındaki Amerikan müteşebbisleriyle ilgili mevcut politikasını, en azından imtiyaz arayan Amerikalıların faaliyetlerini etkili bir şekilde yönlendirecek ve denetleyecek ölçüde değiştirmeyi düşünmemesi halinde, sadece Chester imtiyazının başarısızlığını değil, önümüzdeki yıllarda şu ya da bu türden birçok "Chester fiyaskosu"nu öngörüyorum.
>
> Chester imtiyazıyla ilgili olarak, Bakanlığın Ottoman-American Development Company'nin bugünkü kaotik iç işlerini düzene sokmak için baskı uygulayıp

uygulayamayacağı sorunsunu gündeme getiriyorum. Görebildiğim kadarıyla, şirketle bağlantılı kişilerden gelecek herhangi bir gücün şirketi yeniden düzenleyebileceğine dair bir umut yoktur. Bakanlık müdahale etmediği takdirde, projenin başarısızlığa uğrayacağı her gün daha kesin görünüyor. Bakanlığın bu telgrafta sunulan bakış açısını yürürlüğe koyabilmesi en büyük dileğimdir (PRFRUS, 1923/II:1247-1248).

Nihayet, yıllarca büyük rekabet ve uluslararası savaşıma konu olan bir projenin tarihinde en kritik döneme girilmiştir. Şimdi ortada, Batılılığı ve Batıcılığı konusunda herkese güven vermeye çalışan, görece istikrarlı bir iç yapıya sahip yeni bir Türkiye ve onun verdiği yasal bir imtiyaz vardır. Her ne kadar imtiyaz anlaşmasında öngörülen (ve yıllarca büyük muhalefete maruz kalan) Mezopotamya ile ilgili hakların geleceği, (Türkiye-Irak sınır sorununun çözümü Milletler Cemiyeti'ne bırakıldığı için) belirsiz olsa da, şirketin gerçekleştirebileceği Anadolu hatları da zengin yeraltı kaynaklarına sahip olduğuna inanılan yerlerden geçmektedir. Üstelik proje, bir "demiryolu projesi" olmanın ötesinde, bir ülkenin genel "kalkınma projesi" olmuştur adeta.[13] Ankara hükümetinin samimi davetleri ise, arka arkaya gelen hayal kırıklıklarına ve hatta aylardan beri şirketin somut bir adım atmamasına rağmen sürmektedir. En önemlisi, yıllardır süregelen yıldırıcı uluslararası muhalefet de artık engel değildir. Tam da Türkiye'deki koşulların en uygun olduğu bir sırada proje gerçekleşememektedir. Bunun tek nedeni ise, Türkiye için hayati önem taşıyan ve dev boyutlarda olan bu projeye ne Amerikan resmi çevrelerinin, ne de Amerikan sermaye çevrelerinin yüz vermemesidir. Bunun en güzel ispatı da, projenin yaşam savaşı verdiği bu sırada ortaya çıkacaktır: Türkiye'deki Amerikan temsilcilerinin projeden yana, merkezle ters düşecek kadar ısrarlı ve angaje tutumlarına, Amerikan Dışişleri Bakanı Hughes'un, 29 Ekim 1923 tarihli cevabı, bir yandan bakanlığın tavrını gösterirken, diğer yandan Amerikan sermaye çevrelerinin projeye ilgisizliğini de sergilemektedir.

Amerikan imtiyaz arayıcılarının işleriyle ilgili olarak bu Bakanlığa etkili yönlendirme ve denetim uygulama hakkı ve yetkisi verilmemiştir. (...) Bu Bakanlık, kendini gerçek Amerikan girişimine uygun diplomatik desteği vermekle sınırlamalıdır. (...) Bu Bakanlık, Ottoman-American Development Company'nin içişlerine karışma önerinizi savunamaz. Bu şirket bir anonim şirkettir ve hükümetin, hisse kontrolü ve şirket yönetimiyle ilgili meselelerde denetim yetkisi yoktur. (...) Oldukça açıktır ki, bu hükümet Chester projesi gibi girişimlere sermaye sağlayamaz, Amerikan yatırımlarına aracı arama sorumluluğunu ala-

---

13 Nitekim projeyi gerçekleştirecek şirketin adı da Ottoman-American Development Company, yani Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi'dir!.

maz, ya da korunması gereken çıkarları bulunduğunu düşünen kişilere bir şey dikte edemez.
Ottoman-American Development Company'nin başarısızlığı ne kadar talihsiz olursa olsun, bakanlık, gelecekte Türkiye'deki siyasal ve ekonomik prestijimizin özel herhangi bir iş taahhüdünün başarısına ya da başarısızlığına bağlı olduğu görüşünü paylaşamaz. Görünüşe göre Amerikalı işadamları, imtiyaz şartlarına pratik bir öneri olarak bakmamışlardır. Bu unutulmamalıdır. Dahası, imtiyazın verildiği koşullar Bakanlığı, Türk hükümetinin kendi siyasal amaçlarını öne almaya çalıştığına ve Türklerin, arzularının gerçekleşme olasılığıyla ilgili güvence almak için ciddi bir çaba göstermeksizin verdikleri şeyi, özel bir Türk kabinesi yerine Amerikan hükümetinden almaya çalıştığına inanmaya yöneltti. Bir örnek olarak, Adnan [Adıvar] Bey'in Chester imtiyazının Meclis tarafından onaylanacağını düşünmesine karşın, şirketin yükümlülüklerini yerine getirip getirmeyeceğinden kuşku duyduğunu söylediğiniz 15 Ocak 1923 tarihli ve 636 nolu mesajınıza dikkatinizi çekerim.
Bakanlık, telgraf talimatlarında tutumunu ve çekincesini tekrar tekrar belirtmiştir ve Ankara'daki yüksek komisyonun ve temsilcilerin bu tutuma titizlikle sadık kaldıklarını biliyoruz (PRFRUS, 1923/II:1248-1249).

Bristol'e verdiği bu cevapta, adeta Türkiye'deki temsilcilerini azarlayan Hughes, Bristol'ün çok iyi bildiği şeyleri, samimi olmayan ve beylik bir üslupla kendisine anlatarak, projeye angaje olmayı reddetmektedir. Bristol'ün, Chester Grubu'nun iç sorunlarını halletmesi veya projeye ciddi sermaye çevrelerinin çekilmesi önerisi, ukalaca bir üslupla, Dışişleri'nin "yetkisi" dahilinde olmadığı gerekçesiyle reddedilmektedir. Oysa Dışişleri'nin bu tür girişimler için ilgili bakanlıkları hareketc geçirmesi ve hatta (büyük Amerikan petrol şirketlerinin birbirleriyle ortaklık kurma ve TPC ile pazarlıklar yapma süreci boyunca yaptığı gibi) pazarlıklara aktif müdahalede bulunması, pratikte Dışişleri Bakanlığı'nın "yetki" alanı içindedir. Anlaşılan, (bütün bu çalışma boyunca göstermeye çalıştığım gibi) şimdiye kadar oldukça temkinli bir şekilde hep "ikili oynayan" ve bu mektubunda bunu "temkinli tavır" *(attitude of reserve)* olarak adlandıran Dışişleri Bakanlığı, artık Chester Projesi'ni tamamen gözden çıkarmıştır. Oysa şimdiye kadarki temkinli tavırda, grupla arasına mesafe koyup, resmi destek için "yasal imtiyaz alınması"nı şart koşan bakanlık, temkinli tavrının diğer yönünü oluşturan "diplomatik olmayan yollardan destek" verme tavrını da sürdürmüştü. Şimdi Türk hükümetinin bu projeyi bir politik araç olarak kullandığını iddia eden bakanlık, Türkiye'deki temsilcileriyle düzenli yazışmalardan, Türk hükümetinin Lozan Antlaşması'ndan sonra da proje konusunda ve genelde Amerikan resmi ve sermaye çevreleriyle işbirliği konusunda ne kadar istekli, hatta ısrarlı olduğunu çok iyi bilmekteydi. Türkiye'nin kalkın-

ması ihalesini almak o andaki uluslararası konjonktürde Amerika için bir tenezzül meselesiydi. Kanımca buna tenezzül edilmedi.[14] Bu durum, Avrupamerkezci modern standardizasyon yönteminin hâkim olduğu bir dönem için oldukça "normal" bir şeydir. Çünkü, Avrupamerkezci modern standardizasyonun "geriye dönülmez" bir aşamaya ulaştığı bu dönemde yabancı yatırımlar yepyeni bir anlam kazanmıştır: Artık bağımsız ulus-devletlerden oluşan Batı Bloku ülkelerinde yatırım, yatırım yapılacak olan ülkenin (oranı duruma göre değişen) denetimi altında olacaktır. Sömürge veya yarı-sömürge koşullarında, söz konusu olan ekonomi-dışı (politik) faktörler, yabancı sermaye için tam bir güvence sağlarken, "artık-değer"in tamamına yakınının merkeze aktarılmasına da izin veriyordu. "Yeni Düzen"de ise ulus-devletler, bağımsızlıkları ve "bağımsızlıkçı"lıkları oranında bu yatırımlar üzerinde denetim kurup, "artık-değer"den daha fazla pay alabiliyorlardı. Tüm bunlardan daha önemli olan, daha pratik bir faktör de, ortaya çıkmaya başlayan sosyalist bloğun etkisi sonucu, bu dönemde revaçta olan "devletleştirme" hareketleriydi. "Anti-emperyalist" bir devrim sonrası (veya seçimler sonucu başa geçmiş "sol") bir hükümetin "ulusçu" politikaları sonucu başlatılacak devletleştirme hareketleri yabancı sermaye için büyük bir risk oluşturuyordu. Batı Bloku'nun geliştirdiği politik-askeri organizasyonlar ise her zaman güvence sağlamıyordu.

Chester İmtiyazı'nın verildiği sırada, Türkiye'nin kuzeyinde gerçekleşen sosyalist devrim ve arkasından yabancı sermayeye karşı geliştirilen temkinli politikalar, uzun bir süre boyunca, Batılı yabancı sermayedarlar için "ders alınacak" ve birçok ulusçu hareket için "örnek alınacak" bir olay olarak görülüyordu. Nitekim daha Jön Türkler döneminde "milli iktisat" kavramı ile tanışan Türk aydını, daha sonra kuzeydeki gelişmelerden de yakından etkilenecekti. Ancak, bir sonraki bölümde anlatacağım gibi, ulusal "kurtuluş" hareketinin önder kadroları başından beri Batı Bloku'ndan yana tavırlarını belirlemişlerdi. Amerika'nın ve Avrupa'nın bu yöndeki kuşkularını büyük oranda gideren Ankara hükümeti, Lozan Antlaşması ile Batı Bloku'na kabul edilirken, diğer yandan Sovyetler Birliği ile pratik işbirliğini, sadece, Batı Bloku'na karşı sürekli bir pazarlık unsuru olarak öne çıkarmaktaydı (Küçük, 1984:çeş.yer.). Bu durum Amerikan sermayesinin Türkiye'ye duyduğu güvensizliğin nedenlerinden biriydi. Ayrıca gençlde

---

14 Nitekim, aynı yöndeki tavır, 1920'li yıllar boyunca diğer uluslararası sermaye çevrelerinden de gelecekti. Türkiye'nin bu konudaki davetkâr tavrı, beklenen ilgiyi görmeyecekti. Buna bir sonraki bölümde değinilecek. Ayrıca, bu durum, sonraki dönemlerde de söz konusu olmuş; bu nedenle, defalarca "yabancı sermayeyi teşvik" kanunları/kampanyaları düzenlenmiştir.

yeni kurulan bir devletin geleceği konusundaki kuşkular da etkili olmaktaydı. En önemlisi, anlaşılan Chester Projesi ve Türkiye'de genelde büyük yatırımlar sermaye çevrelerine ekonomik olarak cazip gelmiyordu. Zaten benzeri yatırım talepleri, Amerikan devletinin desteğini almış bir başka ciddi ve tanınmış Amerikan şirketinden gelse, Ankara hükümeti bunu kabul etmeye çoktan hazırdı. Nitekim, sonraki yıllarda yönetici çevreler bunu sık sık tekrarlarken özellikle 1920'li yıllarda Türkiye'ye yabancı sermaye akımı, her şeye rağmen -sınırlı da olsa- sürmüştür. (Bkz. Dördüncü Kısım).

Amerika'daki bu umutsuz ortama rağmen, Clayton-Kennedy girişimlerini sürdürmekte ısrarlıydı. Nitekim, temsilcisi olarak, Suphi Ziya Bey'i bıraktı ve Paris'e gitmek üzere İstanbul'dan ayrıldı. Clayton-Kennedy, Avrupa başkentlerinde sermaye arama çalışmalarını sürdürüyordu. Bu çabalarıyla ilgili gelişmeler özellikle *Vatan* gazetesi aracılığıyla Türkiye'de yakından izlenmekteydi (*Vatan*, 26 Ekim, 1 Kasım ve 23 Kasım 1923). Diğer yandan, Clayton-Kennedy, İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiserliği üzerinden Suphi Ziya Bey'e direktifler yollayarak projeyi hayata geçirmeye çalışıyordu.

6 Kasım 1923'te Bristol'ün Washington'a yazdığına göre, Clayton-Kennedy 2 Kasımda Suphi Ziya Bey'e, Samsun'a teknik elemanlar yollanması ve 9 Kasımda işe başlanması direktifini veriyordu.[15] Bu arada yollayacağını söylediği mali destek henüz ortada yoktu. Bunun üzerine Suphi Ziya Bey kendi olanaklarını kullanarak, büyük zorluklar ve kişisel fedakârlıklarla İstanbul'da para toplayıp, teknik elemanların yol masraflarını ve harçlıklarını bir araya getirmeye çalışıyordu. Bristol'ün aynı tarihli yazısına göre, 5 Kasımda dört Türk mühendis Samsun'a gitmek için yola çıkmıştı. 7 Kasımda ise bir Amerikalı mühendis yola çıkacaktır:

> Kendisine verilen talimat, Samsun'a vardıklarında yerel yetkililerle görüşmek, uygun törenlerle işe başlamak ve mümkünse yetkililerden işe başlandığını ifade eden bir tutanak almaktır. Sonra, Samsun-Sivas demiryolunun [Fransızlar tarafından] inşa edilmiş olan kısmının balast onarımında çalışacak yaklaşık 40-50 işçi tutacaklar. Suphi Bey, opsiyonu kabul edilen hat inşaatıyla ilgili Arland belgelerini resmen almak üzere bir mühendisle birlikte Ankara'dan bugün yola çıkacak. Resmen kabul edilen inşaatı başlatmaya da çalışacak. Clayton-Kennedy'nin 3 Kasımda Birleşik Devletler'e üç haftalık bir ziyaret yapacağına inanılıyor. Cromwell ve Farnham'la yaptığı görüşmelerin sonucunun ne olduğu burada bilinmiyor. Clayton-Kennedy'nin 2 Kasım tarihli telgrafında vaat ettiği fonlar 9 Kasımdan önce gelmezse, hoş olmayan bir durum yaratır. Türk hü-

---

15 Kennedy'nin yolladığı bu telgraf 23 Kasım 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde haber olarak verilmektedir.

kümeti, Samsun'daki işin resmen başlamasını sözleşme koşullarının yerine getirilmesi olarak saymayabilir (PRFRUS, 1923/II:1250).

Artık iyice aciz bir duruma düşen ve tamamen Türk hükümetini oyalama taktiği güden şirketin temsilcilerinin girişimlerini başından beri yakından izleyen Bristol, düzenli olarak Washington'u gelişmelerden haberdar etmeyi sürdürmektedir.[16] Bristol, Ankara'daki Amerikan temsilcisinden aldığı rapor doğrultusunda, 10 Kasım 1923 tarihinde, beklenen haberi veriyordu: Ankara hükümeti adına Nafia Vekili Feyzi Bey, şirketin Ankara'daki temsilcisine, Türk hükümetinin, şirketin Samsun'daki çalışmalarını "anlaşmanın koşullarının yerine getirildiği" şeklinde kabul etmesinin mümkün olmadığını bildirmişti. Buna rağmen, Nafia Vekaleti şirkete, 25 Kasıma kadar şirketin yeterli sermayeyi bulduğunu ispatlaması için bir kez daha zaman tanıdı. Bunun üzerine Suphi Ziya Bey tekrar İstanbul'a döndü (PRFRUS;1923/II:1250-1251).

Hughes'un 12 Kasımda Bristol'e yolladığı cevapta, Amerikan sermaye çevrelerinin projeye ısrarlı ilgisizliği ve yıllardır iç çekişmelerle iyice yıpranmış olan şirketteki yeni gelişmeler şöyle aktarılıyordu:

> Bakanlığın elindeki bilgi, Ottoman-American Development Company'nin Samsun-Sivas hattında işe başlamasını mümkün kılmak için fonların yatırılmasına herhangi bir Amerikan şirketinin ya da grubunun en ufak bir ilgisi olmadığını gösteriyor. Clayton-Kennedy'nin Samsun-Sivas hattını kabul ederken yetkilerini aştığı Arthur Chester tarafından belirtildi. Şirketin daha sonra, bunun geçerli bir kabul olmadığı şeklinde bir tutum almak isteyebileceği ileri sürüldü.
> Chester, Ottoman-American Development Company'nin Bernard'ın dostu olan müdürlerinin istifa ettiklerine, Clayton-Kennedy'nin başarısızlığı kabul ettiğine ve şirketin işlerinin, tekrar ayakları üzerine durur hale gelme umudunu Chester'a vermeyecek kadar karmakarışık olduğuna dair bilgi aldığını da belirtti. Sonra olası bir tek eylem çizgisi olduğunu öne sürdü. Bu da, Türkiye'yi gerçek bir Amerikan şirketine yeni bir imtiyaz vermeye ikna etmekti. Bakanlık bu konuda hiçbir yorum yapmadı.
> Bugünkü koşullarda Clayton-Kennedy'nin faaliyetlerinin onaylandığını gösteren hiçbir harekette bulunmamanız gerektiğine inanıyoruz (PRFRUS, 1923/II:1251).

Bu sorunlarla boğuşarak, her şeye rağmen projeyi gerçekleştirmek için çalışan Ottoman-American Development Company şirketinin birkaç temsilcisi, Ankara hükümetinin sağladığı tüm kolaylıklara ve sürenin defalarca uzatılmasına rağmen, projenin gerçekleşmesi yönünde bir başarı elde

---

16 Oyalamaya yönelik bu girişimler, *Vatan* gazetesi tarafından düzenli olarak aktarılmaktadır. Bkz. *Vatan*, 14, 15, 20 ve 27 Kasım 1923.

edememişlerdi. Yaşayıp yaşamadığı bile belli olmayan böyle bir şirkete ve onun hiçbir mali gücü olmayan temsilcilerine Ankara hükümeti tarafından aylarca gösterilen, beklenilenden fazla "tahammül," 1923 yılının son aylarında tükendi: Şirketin, işe başlanması için tanınan sürenin uzatılmasıyla ilgili talebi Ankara hükümeti tarafından reddedildi. Bu olayı Aralık 1923 sayısında haber veren *Current History* dergisi, şirketin içindeki en son gelişmeleri şöyle özetliyor:

> Ankara hükümeti, Chester imtiyazlarında verilen birinci demiryolu opsiyonunun zaman sınırını uzatmayı reddetti ve Ottoman-American Development Company adına Albay E. Clayton-Kennedy, opsiyonun kabul edildiğini ve Samsun-Sivas demiryolunda 9 Kasımda işe başlama niyetini ilan etti. Bu şirket, on iki demiryolu ve üç liman inşa etmek, madenleri ve taş ocaklarını işletmeye açmak, hidroelektrik santralleri, sulama sistemleri, bina vb inşa etmek üzere, 210 yan şirketiyle on beş imtiyaz geliştirme şirketi için organizasyon planlarını 20 Ekimde New York'ta duyurdu. Bakır madeni ve Musul alanları da dahil petrol haklarının üzerinde duruluyordu. Yan şirketler için bir holding şirketi olarak Türkiye yasalarına göre bir Osmanlı-Amerikan işletme şirketi kurulacaktı. Bir İngiliz finansörler grubunun, bazı bölgelerdeki işi 5 ila 10 milyon pound arasında finanse etmeyi teklif ettiği söylendi.
>
> Ottoman-American Development Company'nin içindeki yeni bir anlaşmazlık, emekli Tümgeneral George Gothals'ın; İngiliz firması Vickers Ltd.'nin Amerika temsilcisi Washingtonlu H. C. Sheridan'ın; Frederick S. Blackwell, F. B. Potter ve A. S. Robert'ın 8 Kasımda şirket yönetiminden istifasına neden oldu. Bu istifaların nedeni, şirketin bir milyon dolarlık hissesinin halka satılması önerisiydi; istifa edenler, imtiyaz koşulunun böyle bir satışa izin vermediği gerekçesiyle buna karşı çıktılar. Washington'daki araştırmalar, Amerikan hükümetinin "Chester İmtiyazları"na özel bir onay vermediğine ve Amerikalıların girişimde önemli bir paya sahip oldukları bilgisinden yoksun olduğuna dair ifadeleri ortaya çıkardı.
>
> Öyle görünüyor ki, Chester anlaşma görüşmelerini yürütürken, arkasında önemli bir mali güç yoktu. Türkler Amerikan kontrolünde sermaye yatırımına istek göstererek, fakat önemli hiçbir iş kendi onayları olmadan yapılamayacak şekilde kendilerini güvenceye de alarak iyi niyetle işe girdiler. Albay Clayton-Kennedy'nin, imtiyazı ele geçirmeye, başaramazlarsa bozmaya çalışan İngiliz finans topluluklarını temsil ettiği düşünülüyor (CH, 1923/12:512-513).

Bu son aylarda meydana gelen gelişmeler, olayı yakından takip eden *Current History* dergisinin Ocak 1924 sayısında (Albert Howe Lybcr imzasıyla) şöyle özetleniyordu:

> Ottoman-American Development Company'de -"Chester İmtiyazı"- önemli bir şahsiyet haline gelen Henry Woodhouse, 9 Kasımda, hızla harekete geçme

gereğini öne sürdüğü "Üçüncü Komite Raporu"nu hissedarlara sundu, Türk kaynaklarının işletmeye açılmasından büyük ölçüde yararlanabilecekleri beklenen on iki Amerikan sanayiinden oluşan bir liste sundu ve bu sanayilerin, her biri 20.000 ila 50.000 dolar yatırarak şirketin ön araştırmalarının finansmanına yardım etmeye davet edilmesini ve katılımcı her sanayinin şirkete bir müdür atamasına izin verilmesini önerdi.

Deniz Yarbay Arthur Chester, ertesi gün, şirketin mevcut yönetimini işe uygun olmayan yöntemler kullanmakla ve "sahte ve yanıltıcı beyanlar"da bulunmakla suçladı ve "atılımın tatminkâr olmayan erken bitişi" öngörüsünde bulundu. Hakemlerin 1 Ekimde Chester grubuna ödenmesini kararlaştırdıkları 300.000 dolarlık ödemenin yapılmadığını belirtti.

Mr. Woodhouse, iki gün sonra, girişimin Amerikan kontrolünü sağlamak üzere 6 Aralık 1922'de varılan güven anlaşmasının feshedildiğini duyurdu. Mektubu, her birinin epeyce hisseye sahip olduğu bir hissedarlar listesini içeriyordu. 120 hisse layık görülen Tümgeneral Gothals, bu hisseleri kendisine veren Montrealli Charles Austin Bernard'a geri verdiğini ilan etti.

Daha sonra Mr. Woodhouse, şirkete yönelik eleştirilerin çoğunun "imtiyaz şartlarının, hiçbiri yayımlanmayan beş ayrı belgede olması gerçeği"nden kaynaklandığını; yayımlanan altıncı belgenin ise, şartları kökten değiştirilmiş olan sadece bir ön taslak olduğunu; örneğin şirketin, geri kalanların geçerliliğini etkilemeksizin bir grup imtiyazdan vazgeçme niyetini Türk hükümetine bildirebileceğini ilan etti (CH, 1924/I:700-701).

Bu arada, bu gelişmelerden sonra ümidini tamamen yitiren Türk hükümeti, 1923 yılının Aralık ayında anlaşmayı iptal ettiğini şirkete bildirdi. Bu haberi Washington'a telgrafla geçen Bristol şunları bildirmekteydi:

> Türk Nafia Vekaleti, 18 Aralıkta, Chester imtiyazının iptal edildiğini noter kanalıyla Suphi Bey'e bildirdi. Aynı gün şirketin temsilcisi, Samsun'daki işin durdurulmasını emretti. Ne var ki, Clayton-Kennedy makul bir süre içinde mali desteğe sahip olduğunun kanıtıyla Ankara'ya gelmiş olsaydı sözleşme dirilirdi diye düşünmek için neden var.[17]

Yıllar süren şirketi yeniden canlandırma çabaları sonuçsuz kalmıştı ama, Chester Projesi sonraki yıllarda da zaman zaman gündeme geldi. Örneğin 1924 Martında, *The Annals of the American Academy* adlı dergide yayımlanan bir makalesinde Edward Mead Earle, Amerika'nın bölge-

---

17 PRFRUS, 1923/II:1251-1252. DeNovo, 1963:227'de, Shwadran, 1973:218'de, Chester, 1983:227'de ve İlkin, 1983:779'da aynı tarih verilirken, Yalman, 1970:55'te farklı bir tarih verilmektedir: "17 Aralık 1923['te] Nafia Vekili Muhtar Bey, Chester imtiyazının iptal edildiğini, bu meselenin Türk-Amerikan barış muahedesinin müzakeresi sırasında yeniden ele alınacağını ilân etmektedir."

deki çıkarlarını anlatırken, hâlâ Amerikan Grubu ve Chester Grubu arasındaki çıkar çatışmasına ve aslında bunların uyuşturulabileceğine değinmektedir (Annals, 1924-4:185). Bu derginin aynı sayısındaki bir yazıdan, Lawrence Martin adlı bir subayın, bir konferansta Chester Projesi üzerine bir konuşma yaptığını ve bu projenin bir demiryolu projesi olarak da oldukça ilginç olduğunu anlattığını öğreniyoruz:

> Önerilen birçok demiryolu güzergâhına yaptığı gezilere dayanarak, Chester İmtiyazı'nın, Musul'un ve Güney Kürdistan'ın petrol alanlarından petrol elde etme imkânı bulmasa da, yatırımcı sermayedarlar için son derece değerli bir imtiyaz olduğuna dair kişisel inancını ifade etti.
> (...)
> Mr. Arthur Chester ile birlikte imtiyazı alan Mr. K. E. Clayton-Kennedy'nin Kanadalı olduğu söylendiği için, Chester İmtiyazı'nın, bir Amerikan demiryolu projesi olmaktan çok bir Kanada, hatta İngiliz projesi olduğunun açığa çıkabileceği bile ima edildi. Haziran 1923'te Amiral Chester ve oğullarının hisselerini sattıkları söylendi (Annals, 1924-3:187).

ABD'nin İstanbul'daki yüksek komiserinin 10 Mart 1925 tarihli yazısına bakılacak olursa, umutlar o zamana kadar sürmüş ama, bu yazısında Yüksek Komiser, Türk hükümetinin Chester Projesi konusundaki tavrının hâlâ olumsuz olduğunu bildirmektedir (PRFRUS, 1923/II:1252, dn. 80). Nitekim "1925'te Milletler Cemiyeti aracılığıyla Musul sorunu görüşülürken Amiral Chester Türk-Amerikan Dostluk Derneği sayesinde tekrar sahneye çıkmış ve eski imtiyazları -Türkiye çıkarlarıyla birlikte- savunmuştur. Bilindiği gibi çabaları sonuçsuz kalmıştır.[18]

Bu arada, birinci baskısı 1925 yılında yayımlanan bir kitapta, 28 Mayıs 1925 tarihli *New York Times* kaynak gösterilerek, şirketin içindeki gelişmelerle ilgili şu bilgilere yer verilmektedir.

> Son haberler, Ottoman-American Development Company'de Amerikan ve İngiliz yatırımcılar arasındaki iki yıllık savaştan sonra, kontrolün kesin bir şekilde Amiral Chester ve oğullarının başını çektiği Amerikalıların eline geçtiğini gösteriyor. Şirketin 3.000 hissesi Amerikalıların elindedir; 7.000 hissesi İngiliz topluluklar tarafından kontrol edilmektedir. 7.000 hissenin çoğunun, şirketin neredeyse yüzde 100 kontrolünü Chester grubuna verecek miktarda devralınması için görüşmeler sürdürülüyor. Şirketin imtiyazı Ankara hükümeti tarafından onaylandığı için, Chester grubu Bağdat Demiryolunu inşa etme

---

18 Timur, 1993:45, dn. 92. Yazar, kaynak olarak M. N. Roy'un, 7 Ekim 1925'te, La Correspondance Internotionale'de yayımlanan "La Question de Musul" adlı makalesini gösteriyor.

planlarını hayata geçirmeyi ve kendi maden ve petrol haklarını işletmeyi planlıyor (Nearing & Freeman, 1966:72).

Bu arada Musul sorunu görüşmeleri sürerken, TPC yetkilileri 1925 Martında Irak hükümetiyle bir imtiyaz anlaşması imzalayarak bölge petrolleri üzerindeki haklarını sağlamlaştırmıştı.

Ocak 1926'da yayımlanan bir makalesinde Carter ise, Mart 1925'te, İngiliz grubunun Ottoman-American Development Company şirketine, imtiyaz haklarını satın almayı ve karşılığında 25.000.000 pound ödemeyi teklif ettiğini belirtmektedir (CH, 1926/1:497). Carter, şirketin bölgedeki çalışma olanakları için ise şunları söylemektedir:

> Musul konusunda ek bir anlaşma gereği, Turkish Petroleum Company'nin parsel seçim sistemi ve mühürlü ve imzalı teklifler için daha sonra yıllık parsel teklifi, ılımlı düşünceler egemen olursa, Chester grubu ile Türk hükümeti arasında açık bir uyum yöntemi olur. Ottoman-American Development Company, Milletler Cemiyeti'nin nihai kararını beklemeksizin, petrol alanının içinden geçen kendi demiryolunu inşa edebilir. Bunun, hepsi de bölgedeki *de facto* yetkililerin koruması altında olan İngiliz petrol kuyusu açma operasyonlarınca ve Turkish Petroleum Company'nin yürüttüğü incelemelerce engellendiği iddia ediliyor. (...) Petrol çıkan alanlardan uzak durması için hiçbir neden olmasa da, Chester demiryolu vilayetin petrol barındıran bütün topraklarından geçemez. Kısaca, iki şirket arasında alışveriş için bolca yer var.
>
> Milletler Cemiyeti Konseyi, İngilizlerin kendi tutkularını gerçekleştirecekleri bölgenin kontrolünü elinde tutma kararlılığını yasallaştırdıktan sonra, Ortadoğu'daki İngiliz askeri ve siyasal yükümlülükleri bakımından Musul'un büyük stratejik öneme sahip olması gerçeği, Ottoman-American Development Company'nin ve Turkish Petroleum Company, Ltd.nin birbiriyle bağdaşan ekonomik özlemleri üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olması artık olası değildir (CH, 1926/I:497).

Amerikan elçisi Sheldon Crosby ise 16 Ağustos 1927 tarihinde Amerikan Dışişleri'ne, Ankara hükümetinin, şirket tarafından güvence parası olarak Banca Commerciale Italiana adlı bankaya yatırılan 50.000 Türk Lirasına hazine adına el koymak istediğini yazmaktadır. Clayton-Kennedy ise, bu güvence parasına -anlaşmada öngörüldüğü gibi- ancak yasal işlemler tamamlandıktan sonra ve mahkeme yoluyla el konulabileceğini iddia etmektedir. Bunun üzerine, Nafia Vekili Avni Bey gerekli işlemleri 1928 yılından başlayarak on yıl içinde tamamlayabilmiştir ancak. 1937 tarihinde, İstanbul'daki Amerikan Büyükelçisi Shaw, Amerika'ya, konunun Ottoman-American Development Company adına Banca Commerciale Italiana tarafından, temyiz mahkemesine götürüldüğünü bildiriyordu (DeNovo, 1963:227).

Gordon ise, 1932 yılında yayımlanmış olan ve daha önce sıkça gönderme yaptığım kitabında, Chester Projesi dosyasının o tarihe kadar kapanmadığını yazıyor:

> Ne var ki, Chester imtiyazı henüz tarih olmamıştır. Ottoman-American Development Company'nin Başkan Yardımcısı ve Genel Müdürü Henry Woodhouse, şirketinin hâlâ Chester imtiyazının aktif yasal sahibi olduğunu savunuyor. İddiası, anlaşmanın uygulanamamasının nedeninin, Musul'da İngiltere'nin *force majeure* (süper güç) olması gerçeğinde yatmakta olduğudur. Bu nedenle, Türkiye'nin imtiyazı iptalinin, yasadışı ve geçersiz olduğu savunuluyor. İngiliz hükümeti Chester imtiyazının Musul'a sarkan kısımlarının yasallığını hiçbir zaman tanımadığı halde, Mr. Woodhouse Musul'un Irak'a devredilmesinin, uluslararası hukuka göre orijinal imtiyazın geçerliliğini etkilemediğini iddia ediyor. Ne var ki, Ottoman-American Development Company'nin iddialarına rağmen, Chester imtiyazının, hemen hemen her bakımdan bütünüyle öldüğü anlaşılıyor (Gordon, 1932:277-278).

DEĞERLENDİRME

Lozan'da barış görüşmeleri başladığında, bölgedeki petrol kaynaklarıyla ilgilenen üç grup olduğu, daha önceki bölümlerde belirtilmişti. Bu üç grup arasındaki rekabet, devletlerarası siyasi ilişkilerden ve genelde uluslararası rekabetten de büyük oranda etkilenmekteydi. Sonuç olarak bu rekabetten, bu üç gruptan biri galip çıktı:

> Abdülhamid'in vârislerinin iddiaları ciddiye alınmadığı ve Chester birliği 1923'ün sonlarında çöktüğü için, Mezopotamya petrolünün işletmeye açılması, Amerikalı girişimcilerin ilgilendikleri kadarıyla Amerikan Grubuna kaldı (DeNovo, 1963:196).

Yani, Amerikalı girişimciler arasından, kendileri zaten büyük petrol tekelleri olan şirketlerin oluşturduğu ve -daha önemlisi- bölge petrolleri üzerinde hak iddia eden diğer uluslararası şirketlerle işbirliği kurmayı başaran Amerikan Grubu bu rekabetten galip çıktı.

Bu durum, ancak (özellikle Giriş bölümünde anlatmaya çalıştığım gibi) Avrupamerkezci modern standardizasyon yöntemlerinin bu dönemde geçerli olması ve giderek hâkim olması ile açıklanabilir: Dünyanın en büyük sermaye çevrelerinin göz diktiği bir bölgede, Chester Grubu'nun şirketi gibi, sermayesiz ve deneyimsiz (aile şirketi havasında ve hemen hemen tamamen ulusal nitelikteki) bir şirketin tekelci haklar elde etmesi zaten imkânsızdı. Çünkü, özellikle petrol gibi önemli yeraltı kaynaklarının "tüm insanlığa ait" olduğu ve "uluslararası kontrol" altında üretilmesi düşüncesi iyice hâkim olmaya başlamıştı. Örneğin, *The Atlantic Monthly* der-

gisinde 1923 Şubatında yayımlanan bir yazıda, yazar Leo Paslovsky şunları söylemekteydi:

> Kömür, demir ve her şeyden önce petrol gibi temel malların bölüşümü konusunda bir tür uluslararası denetimin olması, kaçınılmaz görünüyor -eğer uygarlık devam edecekse (TAM, 1923/II:275).

Standard Oil yöneticilerinden A. C. Bedford da, Chester Grubu'nun Ankara'da imtiyaz elde etme girişimlerini başarıyla tamamlamak üzere oldukları bir zamanda, 1923 Martında *Foreign Affairs* adlı dergide yayımlanan yazısında aynı görüşü savunuyordu:

> ...açıktır ki, büyüklüğü ve önemi ne olursa olsun mevcut hiçbir topluluk, bütün kaynaklarını, vaat ettiği şey ne olursa olsun bir tek toprağı geliştirmeye yoğunlaştırmayı bilgelik saymaz.
> Bu düşünce, Mezopotamya gibi bir ülkede petrol işletmeye de çok uygundur. (...) Birleşik Devletler'e Mezopotamya'da özel imtiyazlar verilseydi de, bir tek finans topluluğu, böylesine büyük kayıpları gerektirebilecek bir yatırımın riskini almazdı.
> Musul ve Mezopotamya'nın işletmeye açılmasında Amerikalı topluluklar -sadece bir tek Amerikan topluluğu değil, bütün önemli Amerikan toplulukları- sermaye yatırımının gerektirdiği risklerin geniş ölçüde paylaşılması ve böylece en aza indirilmesi amacıyla, ve de ülkenin kaynaklarının, dünyanın öteki gelişmiş kesimlerinin kaynaklarından daha fazla bir tek ulus ya da çıkar grubu için kullanılmaması amacıyla, öteki ulusların topluluklarıyla işbirliği yapmalıdırlar (FA, 1923-3:104).

Daha sonra, İngiliz hükümetinin son yıllarda eski tekelci tavrını terk ederek bu yeni gerçekliğin bilincine vardığını söyleyen Bedford, sözlerine Curzon'dan alıntı yaparak şöyle devam ediyor:

> İngiliz hükümetinin Mezopotamya'yla ilgili tutumu, "petrol dünyasının ilgilendiği ve üzerinde tekel kurmanın büyük bir hata olduğu bir metadır" şeklindeki bilgece ifadesiyle Dışişleri Bakanı Lord Curzon tarafından özetlendi. Açıklamasına devam eden İngiliz Dışişleri Bakanı şunu da ekliyordu: "İngiliz hükümetinin tam bilgisi ve desteğiyle, öteki ülkelerin topluluklarını ve öteki tarafları, ilgili herkes bir paya sahip olacak şekilde bu imtiyazda birleştirmek için görüşmeler yürütülmektedir" (FA, 1923/3:106).

Nitekim, 20. yüzyılın başından beri, böyle büyük girişimler genelde "çokuluslu şirketler" aracılığıyla mümkün olabiliyordu. Petrol savaşının iyice kızıştığı bu dönemde, bu görüşü dile getirenlerden biri de, 1924 yılında *Foreign Affairs* adlı dergide yayımlanan, "The Political Control of Mineral Resources" (Maden Kaynaklarının Siyasi Kontrolü) başlıklı makalenin yazarı C. K. Leith oldu:

> Yabancı ülkelerdeki araştırmalarla ve zorunlu tedarikler için açık kanalların sürdürülmesiyle ilgili anlaşmaların formülasyonunda hükümetlerin daha fazla rol almaları anlamında uluslararasılaşma eğiliminin sürmesi kaçınılmaz görünüyor (FA, 1924, cilt 3:554).

Daha sonraki yıllarda bazı yazarlar tarafından "yeni-sömürgecilik dönemine has"mış gibi ele alınan bu olgu, Avrupamerkezci modern paradigmanın dünyayı standardizasyonu sürecinde en ideal yöntem olarak ileride tamamen yerleşecek ve tekelleşme sürecine paralel gidecektir. Nitekim, bunun bilincinde olan tüm Avrupalı petrol şirketleri, daha Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki dönemde, birçok ülkeden ortakla kurdukları şirketler aracılığıyla bu bölgenin petrol yataklarını sömürme yollarını aradılar (Bkz. Beşinci Bölüm ve Moeller, 1910:30-36). Savaş sırasında ve savaş sonrasında devletler arasında yapılan gizli veya resmi tüm görüşmelerde de aynı anlayış hâkimdi. Bu nedenle, ne Amerika (Chester Projesi örneğinde olduğu gibi) Avrupa devletlerini dışlayarak bölgedeki petrol yataklarının hâkimiyetini eline geçirebileceğine inanmaktaydı; ne de İngiltere, Amerika'nın dışlanması durumunda bölgede rahatça at koşturabileceğine:

> [İngiltere için] Amerika'nın Irak petrolünden pay almasına razı olduğunu kesin bir dille açıklamaktan ve bu doğrultuda söz vermekten başka çare yoktu (Enisah, 1964:335).

Aynı şey, yukarıda değindiğimiz gibi, ABD için de geçerliydi. Nitekim bunu başından beri görenlerden biri de, Amerikan Dışişleri'nin, Türkiye politikası konusunda sürekli görüşlerine başvurduğu ve daha sonraki yıllarda İran ve Amerikan ilişkilerine dair iki kitap yazacak kadar bölgenin uzmanı olan (DeNovo, 1963:407) Millspaugh'du. Millspaugh, daha 1 Mart 1921 tarihinde hazırladığı memorandumda, bu "yeni dönem"de Chester Projesi'nin konumu ve başarı şansı konusunda şunları söylemekteydi:

> Amiral şimdi yaşlı bir adamdır, Türk projesi onun bir takıntısı haline geldi ve son zamanlarda Yakındoğu'daki değişiklikleri ve Yakındoğu diplomasisinin artık İstanbul'dan çok Londra ve Paris merkezli olduğunu anlamış görünüyor. Yine de, geçmişte Amerikan çıkar topluluklarına büyük hizmetleri olmuştur ve Türkiye ve Mezopotamya'da sahip olduğu güçlü moral, hatta yarı yasal hak iddiaları temelinde, projesinin bu bölgedeki İngiliz iddialarını dengeleme değerine sahip olduğuna inanılır. Bu alanda iyi bir üne sahip, Türkiye'de imtiyaz başvurusunda bulunmaya ve almaya hazır bir Amerikan şirketine sahip olmak da yararlı görünürdü (DeNovo, 1963:215).

Aralık 1923'te *Current History*'de yayımlanan bir makalesinde Raymond Leslie Buell, "International Capitalism and Its Control" (Uluslararası Kapitalizm ve Kontrolü) başlıklı yazısında, Chester İmtiyazı'yla ilgili

tavrını da örnek göstererek Amerika'nın bu politikalarından övgüyle bahsettikten sonra, sözlerini şöyle tamamlamaktadır:

> Birleşik Devletler'in, geleceğin hâkim kapitalist gücü haline gelmesi olasıdır. Avrupa'nın kapitalist güçlerinin savaştan önce düştükleri tuzaklardan sakınacaksa, dış yatırımların ve imtiyazların aleniliğini ve kontrolünü başlangıçta yapıldıklarında güvenceye alacak bir politika benimsemelidir. Geri halkların çıkarlarını korumak ve farklı ulusal gruplar arasında dürüst rekabeti ve işbirliğini güvenceye almak için, imtiyaz verme yetkisine sahip olması gereken uluslararası danışma kurullarını desteklemelidir. (...) Uluslararası kapitalizm, yeni bir uluslararası yönetim tipini zorunlu hale getirmiştir (CH, 1923/12:488)

Amerika'nın bu yöndeki politikasını, petrol savaşımındaki tavrını örnek göstererek 1924 Martında, *Annals of the American Academy of Political and Social Science* adlı dergide yayımlanan bir yazısında anlatan Amerikan Dışişleri'nden Stanley K. Hornbeck, bu yazısını ABD Dışişleri Bakanı Hughes'un 2 Kasım 1922'de yaptığı konuşmadan bir bölüm aktararak bitiriyor:

> Amerikan dış politikasının ilkeleri, basitçe ve kolayca ifade ediliyor. Tanrı'nın yeryüzünde hiçbir toprağa göz dikmeyiz. Özel bir ekonomik nüfuz alanı aramıyoruz ve kendi büyümemiz için başkalarını kontrol etmeye çalışmıyoruz. Hiçbir yerde başkalarının zararına imtiyazımız yoktur. Dünyanın her yerinde Amerikalıların adil ve eşit haklarını korumak arzusundayız. Ticari fırsat eşitliğini, bizim ifademizle Açık Kapı politikasını sürdürmek arzusundayız (Annals, 1924/3:171).

Konuşmayı yapanın konumundan dolayı, burada takınılan "örnek ahlaki tavır"a temkinli yaklaşmak koşuluyla, bu sözler, "yeni dönem"in yeni politikalarının ilanı olarak görülebilir. Nitekim, Mart 1924'te *Current History*'de yayımlanan yazısında, Hughes aynı üslupla, bu politikaları anlatırken, bir kere daha, hiçbir zaman Chester Projesi'nin arkasında olmadıklarını söylüyordu (CH, 1924/3:1062). Bu politikaları savunan ülkenin, dünyanın yakın gelecekteki efendisi olmaya aday olan ve diğer güçler karşısında kendi ekonomik gücüne sonsuz güvenen bir ülke olduğu unutulmamalıdır, ama sonuç olarak bu, sonraki yıllarda ABD'nin bölge ve dünya politikasını belirleyen görüş oldu. Bu politikaya uygun olarak Amerika (bu çalışmanın başından beri gösterilmeye çalışıldığı gibi), tüm bu dönem boyunca aynı tavrı gösterdi ve destek için kendisine başvuran tüm gruplara aynı cevabı verdi. Nitekim, Chester Grubu da, daha 1922 yılında, yeni dönemde Ankara'daki girişimlerine resmi destek almak için Dışişleri'ne başvurduğunda aynı cevabı almıştı:

> Bakanlık, tanınmayan yetkililerin verdiği hak ve imtiyazlara tam diplomatik

destek vermesinin bu hükümetten beklenemeyeceğine işaret etti (DeNovo, 1963:219. Ayrıca bkz. PRFRUS, 1922/II:974-975).

Her şeye rağmen, başından beri Amerikalı yöneticilerin, TPC yöneticileri ile görüşme halinde olan ve bölge petrollerinin sömürüsünün çokuluslu şirketler aracılığıyla mümkün olacağına inanan Amerikan Grubu'nu daha çok ciddiye aldığını ve giderek daha açık bir şekilde desteklediğini söyleyebiliriz:

> Washington'daki yetkililer, Jersey Standard'ın ve Chester'ın Ottoman-American Development Company'sinin Mezopotamya'daki faaliyetleri konusunda bir tarafsızlık politikasını dillendirmelerine karşın, rekabet eden firmalara gösterdikleri muamele eşit değildi. Bir kere, Bakan Hughes, Amerikan Grubu'nun temsilcileriyle görüştüğü kadar Chester imtiyazının temsilcileriyle görüşmedi. Ayrıca Dışişleri Bakanlığı, Ottoman-American Development Company için, Turkish Petroleum Company'den istemediği özel standartların saptanmasında, yani hisselerin yüzde 51'inin "Amerikalıların kontrol ettiği bir tröste verilmesi"nde ısrar etti. Son olarak Hughes, Kuhn, Loeb and Co.yu temsil eden Otto Kuhn'a, Chester imtiyazını desteklemek üzere kısa vadeli bir borç olasılığı konusunda cesaret vermedi. Bu koşullarda, Mezopotamya'da bir imtiyaz elde etme ihtimali, çabaları *hükümetten resmi onay gören* ve liderliği Jersey Standard'ın deneyimli ellerinde olan Amerikan grubundan yanaydı (Wilson, 1971:298, *abç*).[19]

Nitekim sonradan yayımlanan Amerikan belgelerinde, 1923 yılında Amerikan Grubu'nun girişimlerinin bulunduğu bölümün başlığı şöyledir: "Dışişleri Bakanlığı'nın, Amerikan Katılımını ve "Açık Kapı" Koşulunu Sağlayan, TPC'nin Irak'taki (Mezopotamya) Yeni İmtiyazını Destekleme Kararı" (PRFRUS, 1923/II:240).

Amerikan Dışişleri'nin, 1922 yılının sonlarından itibaren iyice açığa çıkan Amerikan Grubu'ndan yana tavrını, en iyi şekilde (8 Kasım 1923 tarihinde Standard Oil Company yöneticisi W. C. Teagle'a yazdığı mektupta) bizzat Amerikan Dışişleri Bakanı Charles E. Hughes anlatmaktadır:

> Mezopotamya petrol alanlarının işletmeye açma çalışmasına Amerikan katılımı konusunda Amerikan Grubu ile Turkish Petroleum Company'yi kontrol eden Avrupalı topluluklar arasındaki görüşmelerin seyri içinde, Bakanlık uygun her şekilde Amerikan Grubu'nu desteklemeye çalıştı (PRFRUS, 1923/II:257).

Bu arada, TPC ile Irak hükümeti arasındaki (11 Ekim 1922 ve 30 Nisan 1923 tarihli) eski imtiyaz anlaşmaları 14 Mart 1925 tarihinde Irak hü-

---

19 Aynı konu, Nearing & Freeman, 1966:70 ve 274-275'te, daha az temkinli bir şekilde iddia ediliyor: "Standart Oil'in Yakındoğu'nun petrol alanlarına sızma girişimlerinin arkasında, Washington'daki hükümet makinesinin tamamı sıraya dizildi."

kümeti tarafından yeniden onaylanmıştı (CH, 1926/1:497. 1922 yılındaki ilk anlaşmanın metni için bkz. -imzalanma tarihini 10 Ekim olarak veren- CH, 1922/12:490-492).

İlginçtir, 1925 yılına kadar Amerikan şirketleri ne TPC içinde yer almış, ne de Musul petrollerinden pay almıştı.

> Chester imtiyazının artık görünürde kapanmış bir konu olmasıyla birlikte, Mart 1925'te Irak hükümeti, 2000 yılına kadar uzatılacak olan yeni bir Turkish Petroleum Company imtiyazını onayladı. Bu firmadaki hisseler şöyle bölünüyordu: Anglo-Persian yüzde 47,5; Royal Dutch-Shell yüzde 22,5; Fransız grubu yüzde 25 ve K. S. Gülbenkyan yüzde 5. Anlamlıdır; hiçbir Amerikalı birey ya da şirket yeni firmaya iştirak etmedi (Chester, 1983:227).

Oysa, Deny bu konuda farklı şeyler söylüyor:

> Uzun bir tereddütten sonra Milletler Cemiyeti Konseyi 1925 Aralıkında İngiltere lehine beklenen kararı verdi. Musul Vilayeti 25 yıl İngiliz mandası altında olmak koşuluyla Irak'a kaldı. Türkiye anlaşmayı 1926 Haziranında imzaladı ve daha sonra belirli miktarda petrol yerine 2 milyon dolar aldı. Irak'ın Türk Petrolleri Şirketi'ne 75 yıl için verdiği açık imtiyazın hiç olmazsa biçimsel olarak başlangıçtaki tekelci belirlemeleri değişti. İngiliz sermayesinin egemen olduğu bir Fransız ve bir Amerikan grubuna, şirket sermayesinin grup başına (başlangıçta %25, sonra %23,75 ve son olarak da) %21,25'i söz verildi. Bir holding şirketi olan Near East Development Corp. ile çalışan Amerikan grubuna Standard Oil New York ve New Jersey, Pan-American Petroleum and Transport (Standard), Atlantic Refining (Standard) ve Gulf Refining aitti. Sinclair katılmayı kabul etmedi. İngiliz bağlantılı bir Ermeni, K. S. Gülbenkyan %5'e sahipti, İngiltere ise, Dutch Shell ve Anglo-Persian birlikte % 52,5'a sahip olduğundan, kontrolü elinde tutuyordu (Denny, 1930:318).

Anlaşılan, ilk yıllarda tamamen açıklığa kavuşmamış olan bu durum, ileriki yıllarda, 31 Temmuz 1928'de imzalanan Red Line Agreement (Kırmızı Hat Anlaşması) ile değişiyor. Varılan anlaşmanın koşulları özetle şöyledir:

> Atlantic Refining Company (% 16,67), Gulf Oil (% 16,67), Pan American Petroeum and Transport (% 16,67), Jersey Standard (% 25) ve New York Standard'dan (% 25) oluşan bir Amerikan grubu, Turkish Petroleum Company'de toplam % 23,75 paya sahip olacaktı. Eşit bir pay da Royal Dutch-Shell, Anglo-Persian ve Fransız petrol girişimcilerine giderken, geriye kalan % 5'i de Gülbenkyan alacaktı. Anglo-Persian, Turkish Petroleum Company'nin toplam çıktısından % 10'luk bir telif hakkı alacaktı. Son olarak, anlaşmaya göre ortaklardan hiçbiri bağımsız olarak dışarda petrol arayamıyordu, anlaşma yürürlükte kaldı. (...) Birleşik Devletler hükümeti yü-

zünden, Kırmızı Hat Anlaşması'nı formüle edenler, "öteki petrol şirketlerine Irak'ın petrol alanlarını işletmeye açmaya ortak olma şansı verileceği"ne dair bir maddeyi anlaşmaya dahil etmişlerdi.[20]

Sonuç olarak, ABD, "Açık Kapı" konusundaki ısrarını sürdürerek, yukarıda sözü edilen "ilkeli ve tutarlı" tavrını sonuna kadar sürdürmüştür. Nitekim, Avrupamerkezci modern standardizasyon yöntemine uygun bu politikaları sonucunda, zamanla bölgenin ve tüm dünyanın hamisi durumuna gelecektir.

---

20 Chester, 1983:227-228. Ayrıca bkz. Gordon, 1932:277; Yergin, 1993:266-267 ve Altuğ, 1983:55-58.

DÖRDÜNCÜ KISIM

GENEL DEĞERLENDİRME

ONUNCU BÖLÜM

SONUÇ

İngiliz bayrağı hiçbir zaman Türkiye'yi terk ettiği zamandaki kadar yükselmemiştir. Son haftalar zarfında muhal addeddiğim 20.000 asker ve teyyarecinin Türkiye'yi, küçük bir hadise bile vukû bulmaksızın bir intizam-ı tam dahilinde terk ettiklerini müşahede ettim. Türkiye'nin âtisinden pek ümitvarım. İhya etmiş olduğumuz münâsebat-ı kadime ve Türkiye'yi terk ettiğimiz zaman görmüş olduğumuz hürmet Britanya'nın menafii itibariyle musahhir ve bahis-i şevk ve gayret olacaktır. Arkada, Türk toprağında bıraktıklarımızın mezarlarına riayet edileceğine tamamen kanüm.[1]

Çalışmanın ana tezlerini, seçtiğim bir "örnek-olay"ın tarihiyle açıklamaya çalıştım, ama bu dönemdeki hemen hemen tüm olayların köklerinin çok daha gerilere gittiğini söylememe sanırım gerek bile yoktur. Nitekim, genelde "Ortadoğu'nun Avrupamerkezci-modern standardizasyonu" bu konunun sadece bir parçasını oluşturur ve ancak 18. yüzyılla başlatılarak kapsamlı olarak incelenebilir. Bölgenin düşünsel, iktisadi, kültürel ve siyasi standardizasyonu sürecinin iyice hızlanıp, geriye dönüşü olmayacak hale geldiği 19. yüzyıl ise, genelde Osmanlı İmparatorluğu'nun "yarı-sömürgeleşme yüzyılı" olarak bilinmektedir. Burada örneklerine değinmeden, bu çalışma sırasında anlatmaya çalıştığım standardizasyon süreciyle ilgili tezlerin, bu önceki dönem için de geçerli olduğunu belirtmek isterim. Çünkü amacım, eurosentrist-modern standardizasyonu anlamak ve anlatmak için "genel" bir kuram geliştirmeye çalışmaktır. Bu "genelleme" tavrının, içinde önemli sakıncalar taşıdığını ve genellendiği oranda "gerçeklik"ten uzaklaşacağını Birinci Bölüm'de belirtmiştim. Avrupamerkezci-

1 "İstanbul İtilaf Devletleri İşgal Kuvvetleri Kumandanı General Harrigton'un İstanbul'dan ayrılışını müteakip İngiltere'de Southampton şehrinde 13 Ekim 1923 günü irad ettiği nutuk"tan AMDP-I, 1981:514.

modern standardizasyon adını verdiğim bu süreci, "iyi/olumlu olup olmadığı" gibi müdahaleci veya düzenlemeci-ayarlamacı tartışmalara girmeden, tasvirci bir anlayışla aktarmaya çalışıyorum. Kanımca bu süreçte, çalışmanın konusu olan tarih kesitinde özgün bir aşama yaşanmıştır. Bu özgünlük ise, Avrupamerkezci-modern paradigmanın gelişimine paralel olarak, Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemlerinin hâkimiyetinin bu dönemde daha da belirginleşmesinden ibarettir. Osmanlı İmparatorluğu'nun standardizasyon süreci ise, daha önce Giriş bölümünde anlatmaya çalıştığım gibi, (Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezi-standardist yapısından dolayı) bu Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemlerinin başından beri uygulanması bağlamında, oldukça özgündür. Bunu aşağıda tartışacağım, ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'ya ekonomik ve siyasi entegrasyonunun uzun ve detaylı tarihi bu çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

18. yüzyıldan beri, savaş meydanlarındaki yenilgilerin, Osmanlı Devleti'nin her gün daha büyük mali sıkıntılar yaşamasının ve (bunların sonucu olarak ülkede yaşanan) sosyo-ekonomik çözülmenin nedenlerini bulmaya çalışan Osmanlı yöneticileri ve aydınları, gözlerini Avrupa'ya çevirmişlerdi. Diğer yandan, Avrupa, 15. yüzyılda başlattığı dünyayı "keşfet-

me" ve standardize etme sürecine 18. yüzyıl sonundan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nu da katmıştı.

Bu Avrupamerkezci-modern standardizasyon sürecini yaşadığı sırada Osmanlı aydını, Osmanlı İmparatorluğu'nu yenilgiye uğratan Avrupa'yı altetmek için veya en azından, onunla rekabet sürecinde ortaya çıkan mevcut sorunları çözmek için "Avrupai" araç ve yöntemlere (demiryolları, ordu, silahlar, denizcilik, idari sistemler/örgütlenmeler, sanayi, teknoloji vb) başvurmuştur. Bu araç ve yöntemlerle içli dışlı olma, imparatorluğu biraz daha "geri" bırakmakta; bu geriliği aşmak için, yine Avrupai araç ve yöntemlere başvurulmaktadır. İlişkilerin başlangıcında iki ayrı paradigmaya ait olan taraflar, savaş, ticaret vb ilişkiler sonucu, karşılıklı bir etkileşim sürecine girmişlerdir. Bugünden bakıldığında, (karşılıklı olduğunu kabul etsek bile) bu etkileşimde baskın olanın, Avrupamerkezci-modern paradigma olduğu, herkes tarafından kabul edilen (veya edilmesi gereken) bir olgudur. İki paradigmanın ("iyi-kötü" veya "ileri-geri" olma bağlamında) karşılaştırılması burada söz konusu değildir. Bu paradigmaların veya genelde bu dönüşümün iyi mi yoksa kötü mü olduğu gibi değerlendirmeler, oldukça anlamlı ve yararlı olabilir, ama bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Bu çalışmanın amacı, bu süreci tanımlarken veya tasvir ederken, bugüne dek kullanılagelen kavram, model ve yöntemlere alternatif sunmaktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı Avrupamerkezci-modern stan-

dardizasyon süreciyle ilgili olarak yukarıda söylenenler, bu sürecin sadece bir yönüyle ilgilidir. Bu süreç, çok daha çetrefilli ve çokyönlüdür. Kısaca, ilk başlarda Avrupa'nın üstünlüğü sadece askeri, iktisadi ve siyasi bağlamda kabul edilirken, zamanla kültürel üstünlüğü de kabul edilecek ve topyekûn bir standardizasyon süreci başlatılacaktı. Bu sürecin çok kısa ve güzel bir özetini, bu sürece yaklaşımıyla Türkiye'de özgün bir yere sahip olan Ahmet Hamdi Tanpınar'ın edebi dilinden aktarmak istiyoruz:

> 1718 felâketinden sonra, bu felâketin getirdiği bir nevi intibahla bazı münevverlerimizde tek selamet çaresi fikir halinde başlayan garpçılık, 1839'da devlet müesseselerimizi ve bazı hayat şekillerimizi değiştirmekle kalmadı, bizi âdeta kulağımızdan tutarak şeyhülislâm duası ve ecnebi sefir alkışıyla Avrupa mektebine çıraklığa verdi. Hareket, kendisinden evvel esaslı bir fikir hazırlığı bulunsaydı, yahut 1718 ile 1839 arasındaki zaman kaybedilmemiş olsaydı, elbette başka türlü olurdu. Fakat yıkılmış medrese, darmadağın olmuş iktisadi hayat, kapılarını açmış gümrük ve muhafazası güçleşmiş hudutlar, daha derin düşünmeye vakit bırakmıyordu. Diğer taraftan, kaybedilen zaman içinde mevcut müesseseler herhangi bir aşıyı kabul etmeyecek bir tereddi haline gelmişlerdi. Kendi bünyelerinde hiçbir istihale ve sıçrayış imkânları kalmamıştı. İki şey yapılabilirdi: Ya eski tamamıyla yıkılarak yerine yenisi kurulurdu, yahut da olduğu gibi, kendi kendine tükenmesi için bırakılan eskinin yanı başında yeninin devri başlardı. Biraz imkânsızlık ve biraz da herhangi bir tepki korkusu, Tanzimat'ı yapanlara ikincisini tercih ettirdi ve birdenbire memleketin hayatı bir müstemleke şehrinin garip manzarasını aldı. Hayatımız ikiye bölündü. Bir taraftan yeni, hayata dayanan zaruretleri karşılayan çehresiyle görünüyor, öbür taraftan bunun tam zıddı olan şey, yaşayan eski, yani yaşama kudretini kaybetmiş bir yığın artık, kendi âleminin üstünde yüzebilen birkaç dağınık unsura yapışmış duruyordu. Tanzimat'tan 1923'e kadar olan devreyi memlekette bu kılıç artığı eski ile yeninin mücadelesi doldurur. Bu iki âlemin hayatımızda bu tarzda karşılaşması, sade yeninin zaferini güçleştirmekle kalmıyordu; aynı zamanda yeni karşısında eskinin muhakkak beğenilmemesi lâzım gelen bir şey olduğunu yavaş yavaş bize kabul ettiriyordu. Aramızda can çekişir halde yaşayan artıklara bakarak maziyi kötülemek, onu küçümsemek irtiyadı içimizde yol aldı. 1923'te başlayan tasfiye, eski ile yeni arasındaki bu denksiz mücadeleye son verir.[2]

---

2 Tanpınar, 1996:40-41. Bu sürecin iktisadi boyutuyla ilgili olarak bkz. Kasaba, 1993; Pamuk, 1984; Quataert, 1987; Pamuk, 1988 ve Tezel, 1982:62-85. Siyasi-kültürel boyutuyla ilgili olarak bkz. Lewis, 1993:21-238. Ayrıca, Çin'le birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun özgün "Kolonyal Olmayan Perifileşme"siyle ilgili tartışma için bkz. Keyder, 1983:153-170 ve genelde "Osmanlılarda Kapitalist Düzene Neden Geçilemedi"ğiyle ilgili tartışmalar için bkz. Küçükömer, 1989:9-13, 28-56 ve Berkes, 1965:7-43.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı standardizasyon sürecinin özgün niteliklere sahip olduğunu kabul etmekle birlikte, genelde "yarı-sömürge" adı verilen ülkelerin yaşadığı süreçle birçok ortak özellikleri de söz konusudur. Bu ülkelerin tarihiyle ilgili birçok çıkarım, diğer Avrupa-dışı bölgeler için geçerli olamayacağı gibi, bu ülkelerin her birinin kendi başlarına özgünlükleri de en az bunun kadar önemlidir. Bu bağlamda, (genelde "yarı-sömürge" ülkelerde komprador burjuvazinin Avrupamerkezci-modern standardizasyonda ne kadar önemli bir rol oynadığı düşünülürse) Osmanlı İmparatorluğu'nda komprador burjuvazinin yerli Hıristiyanlardan oluşması, en önemli ve can alıcı özgünlük olmuştur (Avcıoğlu, 1984:190-194, 196-199, 204-216). Bu çalışmanın birçok yerinde anlatmaya çalıştığım bu durum, böylece, sonradan gelişen "milli" iktisadi ve siyasi politikalar ve genelde "Kemalist hareketin anti-emperyalistliği" konusunda oldukça yanıltıcı bir rol oynamıştır. Nitekim, bu çalışmanın amaçlarından biri, bu iki tartışmaya katkıda bulunmaktı: Türkiye'nin Avrupamerkezci-modern standardizasyon süreci ve ülkedeki modernist "milli" hareketlerin bu sürece, genelde Batı'ya yaklaşımları. Bu bağlamda çalışmada ortaya çıkan sonuçları sıralamadan önce, bunların, ancak "anti-emperyalizm" tanımlamasıyla ilgili olarak Birinci Bölüm'de öne sürülen tez ve kavramların dikkate alınması durumunda anlaşılabileceğini belirtmem gerekiyor.

Önce, genelde ülkenin Avrupamerkezci-modern standardizasyon süreciyle ilgili bazı tezlere ve çıkarımlara değinmek istiyorum:

Chester Projesi'nin gündeme geldiği iki dönemde de (1908-1914 ve 1922-1923) Türkiye'de, "milli" ekonomi ve "milli" politika anlayışı en parlak iki dönemini yaşamıştır. Genelde, ülkenin önüne aydın-yönetici kesimlerce "Batı gibi olmak" hedefi konulmuştur. Burada içeriklerini ve tarihlerini anlatmayacağım bazı siyasi akımlar (İslamcılık, Türkçülük, Batıcılık, Osmanlıcılık vb) bu ortak hedef konusunda anlaşırlarken; genelde ayrıldıkları nokta, bu hedefe varmak için uygulanması gereken yöntem ve bazen de (klasik paradigmanın arta kalan koruyucu kuşak değerlerinin etkisiyle) Batının ve Batılılaşmanın yorumlanmasıyla ilgilidir.[3] Bir bütün olarak Avrupamerkezci-modern paradigmaya karşı çıkanlar ya zamanla tasfiye olmuş, ya da muhalifliklerini korumak koşuluyla standardize olmuşlardır.

Avrupa'nın, yüzyıllardan beri ordularından korktuğu ve zenginliğine imrendiği bir ülke olan ve teritoryal yayılmacılığın klasik tipinde başarısını ispatlamış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları, (sonradan yeni bir teritoryal yayılmacılık tipi olarak "sömürgeciliği" geliştirerek dünya üzerinde fiili hâkimiyet kuran) Avrupa'nın eline geçmemiş ve bu anlam-

3 Bu konuda bkz. Berkes, 1965:55-76 ve Ülken, 1992.

da, (modern dönemdeki) Avrupa'nın sömürgeciliğinden payını almamıştır. Avrupa devletleri ile giriştiği savaşlarda kaybettiği bazı topraklar geçici olarak bu devletlerin eline geçmişse de, uzun vadede yerini, yerli halkın yönetiminde uydu (sözümona) "milli" devletlere bırakmıştır. Bu tip teritoryal yayılma, komşu topraklara "yayılma" veya "topraklarını genişletme" anlamında, tarihi imparatorlukların klasik yayılmacılığıdır. Bu durumda işgal edilen/elde edilen topraklar, en az eski topraklar kadar, yayılmacı devletin adıyla veya onun ait olduğu etnik grubun adıyla anılır. Bu topraklarda yaşayan halk ise aynı yönetimin "tebaa"sı olur. Bu durumda tek bir "anavatan" vardır ve söz konusu olan, bu anavatanın genişlemesidir. Yeni bir teritoryal yayılmacılık tipi olarak "sömürgecilik" ise, denizaşırı ülkelerde, yerleşimi de öngören -kelimenin kendi anlamında- "kolonyalist" ama, öncelikle ekonomik kaynaklarından yararlanmak amacıyla yeni topraklar "elde etme" anlamında yayılmacılıktır. Bu durumda, sömürgeci devlette (Avrupamerkezci-modern epistemenin etkisiyle) "etnosantrist" ve adeta modernizm misyonerliği benzeri bir mentalite hâkim olduğu için, etnik asimilasyonun da öngörüldüğü, elde edilen topraklardaki genellikle "ilkel" olarak tanımlanan insanların "anavatan"daki insanlar gibi devletin tebaası olmadığı veya aynı oranda bu muameleyi görmedikleri gibi bir durum söz konusudur. Klasik yayılmacılıktaki anlamesine nüfuz/yayılmadan farklı olarak, derinlemesine nüfuz/yayılma yaşanmaktadır şimdi: Elde edilen sadece yeni denizaşırı topraklar ve oradaki cemaatler değil, günlük yaşamlarının her alanıyla, bireylerdir. Bu tip yayılmacılık (kolonizasyon) Avrupamerkezci-modern paradigmanın geliştiği bir dönemde kullanılmasına rağmen, aslında klasik standardizasyon yöntemi olup, daha sonra hâkim olacak Avrupamerkezci-modern standardizasyon yönteminin birçok özelliğini de içinde taşır.

Osmanlı Devleti, bir kurum olarak (askeri, siyasi, iktisadi ve idari yapılanması itibariyle) standardize olurken, topraklarındaki farklı kültürler ve paradigmalar da, ya aynı standardizasyonu farklı boyutlarda yaşıyor, ya da tasfiye oluyorlardı. Sonuç, bölgenin sivil ve resmi yapılarıyla, bir bütün olarak ve hızla (genel deyişle) Batılılaşması, yani Batı'ya entegre olmasıydı. Bu çalışmadaki temel konu özellikle bu süreçtir. Bu süreç boyunca gözlenen önemli bir gerçeklik, Avrupamerkezci-modern paradigmadan yana olan yerli aydınların ve yöneticilerin, bölgenin standardizasyonu konusunda çoğu zaman Avrupa'dan daha gayretli olduklarıdır. Bu gayretkeşlik, sonraki yıllarda toplumun tüm kesimlerine yayılınca, zora dayalı bir standardizasyondan çok, artık bir tür "Batılılaşma histerisi" söz konusu olacaktır. Bu bağlamda, (Marksistlerin abartılı bir şekilde çizdiği) "öcü Batı sömürgeciliği" tablosu, sadece "iktisadi sömürü" konusunda ve ol-

dukça temkinli olarak kabul edilebilir. Diğer tüm konularda toplumun her kesiminin ve özellikle yerli iş çevrelerinin gönüllülüğü dolayısıyla, standardizasyon sürecinde bir "karşılıklılık" söz konusudur. Bu söylenenler, Avrupamerkezci-modern standardizasyonun belli bir aşamasından sonraki dönem için ve genel anlamda geçerlidir. Yoksa ilk başlardan itibaren yaşamın her alanında bu standardizasyona direniş kendisini göstermiştir. Bu direnişler kırıldığında ve standardizasyon süreci geriye dönüşü olmayacak bir noktaya geldiğinde, hâlâ mevcut olan, bazı "muhafazakâr" aydınların tepkileri, "maneviyat"ın kurtarılması için "dozaj"ın ayarlanmasıyla veya (özellikle, zenginleşmenin ve kalkınmanın Avrupa ile işbirliğiyle mümkün olduğuna inanan yönetici ve iş çevrelerinde) "artık-değer"in pay oranı ile ilgilidir. Bu bağlamda, ortaya çıkan "milli" politikaların bir ayağı bu "tepki"ye dayanırken; diğer ayağı da (zaten standardizasyonun dolaysız sonucu olan) uluslaşma ve ulus-devletleşme sürecine bağlı olarak ortaya çıkan, "etnosantrist" temelde bir "milli"liğe dayanmaktadır.

Chester Projesi'nin gündeme geldiği iki dönemde iktidarda olan milliyetçi güçlerin Batı'ya yaklaşımları ve bu bağlamda "anti-emperyalist"liği konusuna gelince: Chester Projesi'nin birinci döneminde (1908-1914) iktidarda bulunan Jön Türklerin dolaysız Batıcılığı ile milliyetçiliklerinin ve uyguladıkları "milli iktisat"ın "anti-emperyalist"liğinin sınırlılığı, genelde kabul gören bir şeydir.[4] Genelde tartışma konusu olan, Kemalist hareketin ve "ulusal kurtuluş savaşı"nın anti-emperyalistliğidir. Bu nedenle, bu konuyla ilgili bu çalışmada ortaya atılan tezleri burada biraz açmaya çalışacağım. Öncelikle "ulusal kurtuluş savaşı"nın, hem "ulusal"lığı, hem "kimin kimden kurtulduğu" hem de ne kadar "savaş" olduğu gibi konular, sorgulanması gereken olgulardır. Burada, sadece "kimin kimden kurtulduğu" anlamında bu "savaş"ın (ve bu savaşa önderlik edenlerin) "anti-emperyalist"liği tartışılacak. Böyle bir tartışmaya başlarken ilk yapmamız gereken, Birinci Bölüm'de sunmaya çalıştığım teori çerçevesinde, "anti-emperyalizm" kavramını tartışmak olmalıdır: Bu kavramın genellikle oldukça özensiz bir şekilde kullanılmasının nedeni, "emperyalizm" kavramı konusundaki kafa karışıklığıdır. Genelde bu kavram, Hilderfing-Hobson-Lenin tarafından geliştirilen biçimiyle kullanılmaktadır: Emperyalizm, ("emperyalist" sayılan ülkelerin iç yapısı açısından) tekelleşme, finans kapitalin hâkimiyeti, sermaye ihracı vb. (yani "kapitalizmin en üst aşaması") anlamında kullanılırken; bu ülkelerin çevre ülkelerle ilişkileri

4 Bu konuyla ilgili en ilginç çalışmalar için bkz. Çavdar, 1984; Toprak, 1982; Akşin, 1980; Ahmad, 1984 ve Mardin, 1983.

bağlamında ise her türden (iktisadi, siyasi, kültürel ve sosyal) "bağımlılık" anlamına gelmektedir. Bu nedenledir ki, emperyalizm kavramı, geçen yüzyılın sonundan itibaren, bir yandan Batılı ülkelerin iç yapısındaki "yeni" gelişmeler için kullanılırken, 20. yüzyılın başından itibaren, Batı'nın Batı-dışı ile ilişkilerindeki yeni durum için de kullanılmaya başlandı- "klasik sömürgecilik" yerine "dolaylı sömürü" veya genelde bağımlılık anlamında. Bu yeni kullanım, öncelikle sol çevrelerde yaygın olmuş; diğer çevreler, özellikle Marksist-olmayan tarihçiler, emperyalizm kavramını, genelde "yayılmacılık" anlamında kullanmaya devam etmişlerdir. Nitekim, bugün hâlâ birçok tarih kitabında, Avrupalıların 19. yüzyılda tüm dünyada ve özellikle Afrika'da giriştikleri dolaysız sömürgecilik yöntemi "emperyalizm" olarak adlandırılmış, rekabetin kızıştığı bu yüzyılın ikinci yarısı için "emperyalizm çağı" denilegelmiştir.

Bugüne kadar kullanıldığı şekliyle bu kavramın açık bir anlamda kullanılmamasının nedeni, sömürgecilik, kapitalizm, emperyalizm, kapitalizm-öncesi dönem vb kavramlar konusundaki kafa karışıklığıdır. Bu konudaki anlayışım şu şekilde özetlenebilir: Öncelikle, "emperyalizm" sözcüğünün (bu kavramın bugünkü anlamını ve popülerliğini kendilerine borçlu olduğumuz) Hilderfing-Hobson-Lenin tarafından geliştirilen teori için kesinlikle uygun olmadığına inanıyorum. Etimolojik kökeni gereği, klasik imparatorluk kavramıyla aynı köke dayanan bu kavramın, (sağ teorisyenlerin yaptığı gibi) "teritoryal yayılmacılık" için kullanılması daha uygundur. Kısaca, Avrupa'da kapitalizmin gelişme sürecindeki bir aşamayla ilgili olarak geliştirilen bir teori için, yanlış bir isim seçildiğine inanıyorum. Hem finans kapitalin hâkimiyeti, tekelleşmenin mükemmelleşmesi bağlamında "kapitalizmin en yüksek aşaması" olması anlamında bu kavramın kullanılması yanlıştır, hem de Batı'nın Batı-dışıyla ilişkilerindeki yeni yöntem için... Belki de bu nedenle, 20. yüzyılın başında bazı yazarların, "dolaylı yoldan sömürü" ve yeni dönemdeki "bağımlılık" için kullandıkları "yeni emperyalizm" kavramı, Batı'nın Batı-dışıyla ilişkilerindeki yeni yöntem için daha uygundur.

Bu bağlamda, "anti-emperyalizm"den "teritoryal yayılmacılığa karşı olma"yı anlayan sağ düşüncenin temsilcilerinin ulusal "kurtuluş" savaşlarını (ve özellikle Kemalist hareketi) "anti-emperyalist" olarak nitelemeleri oldukça makul bir durumdur. Bu önermenin, "makul" olmakla birlikte, ne kadar yanlış olduğunu göstermek de bu çalışmanın amaçları arasındadır. Bugün, teritoryal yayılma hedefi gütmeyen, sadece kültürel, iktisadi ve/veya siyasi nüfuz alanını genişletme amacı güden Batılı ülkeler için her iki kesim tarafından "emperyalist" kavramının kullanılabilmesi, anlamsızlığın yeniden iki taraf için gündeme gelmesi demektir. Bu da kav-

ram kargaşasının sürmekte olduğunun göstergesidir. Genelde emperyalizm kavramının, bugünkü yayılmacılık için kullanıldığı düşünülecek olursa, aslında bunun Avrupamerkezci-modern standardizasyona tekabül ettiği görülür ki, bu bağlamda anti-emperyalizmden de bu standardizasyonun tüm boyutlarıyla reddi anlaşılmalıdır. Oysa, yukarıda belirttiğimiz gibi, standardizasyon sürecinin geriye dönüşü olmayan bir aşamaya geldiğini kabul edecek olursak, böyle bir reddedişin pratikte çok şey ifade etmediğini düşünebiliriz. Nitekim, genelde her türlü nüfuz yayılmacılığını emperyalizm olarak anlayacaksak, (İran-Irak savaşı örneğindeki gibi) iki azgelişmiş ülke arasındaki bu tür mücadeleyi/savaşı emperyalistler arası savaş olarak görmemiz gerekir ki, bu pek yapılmamıştır. O halde mevcut tutarsızlık ve kafa karışıklığı, gelişmiş Batılı ülkelerin, kapitalizmin belli bir aşamasına varmış olmalarından dolayı "emperyalist" sayılmaları gibi bir anlayış ile, emperyalizm kavramının (sözcük anlamına ters bir şekilde) genelde (modern) yayılmacılık yöntemi olarak algılanması gibi bir anlayışın iç içe geçmesinden kaynaklanmaktadır.

Ayrıca, emperyalizm eğer "kapitalizmin en yüksek aşaması" ise, "anti-emperyalist" olmak için anti-kapitalist olmak zorunludur. Oysa, Sovyet Devrimi'nin ardından, ortodoks Marksist teorisyenlerin, anti-emperyalist olmak için böyle bir koşul aramadıkları görülmektedir. İkinci Enternasyonal sırasında Hindistanlı Marksistlerden Roy'un, bu bağlamda Leninci yaklaşıma oldukça haklı muhalefeti sonuçsuz kalmış ve sonuçta, (bizzat Lenin tarafından "kapitalizmin en yüksek aşaması" olarak tanımlanan) emperyalizme karşı olmanın, kapitalizme karşı olmaktan geçmesi gerektiğini savunan Roy'a karşı, Batı Bloku'na karşı olmayı ve hatta ona herhangi bir şekilde zarar vermeyi (pragmatist nedenlerden dolayı) "anti-emperyalizm" olarak gören Leninci yaklaşım, daha sonraki yıllarda sol çevrelerde hâkim olmuştu. Aynı yanılgı ve genelde bu konudaki kafa karışıklığı Türkiye Kurtuluş Savaşı'nın anti-emperyalistliğini ispatlama çabasındaki birçok Türk yazarda da görülmekedir. Kitabı boyunca anlattıkları bunun tersini gösterirken, ısrarla Kemalist hareketin anti-emperyalistliğini dile getirmek için, Doğan Avcıoğlu'nun "Kurtuluş Savaşı"yla ilgili olarak kullandığı şu ifadeler oldukça ilginçtir: "Emperyalistlere karşı çıkmadan anti-emperyalist bir savaş" (Avcıoğlu, 1974b:3). Aynı şekilde, Emre Kongar ise, bir sempozyumda dile getirdiği "Atatürk ihtilali, hem emperyalizm karşıtıdır, hem de Batıcıdır" (Kongar, 1977:145) saptamasının doğruluğunu anlatmak için (Kemalist hareketin Batıcılık konusundaki kararlılığını çok iyi sergilediği bir kitabında) oldukça büyük çaba harcamaktadır (Kongar, 1978). Timur'un, bir çalışmasındaki şu cümleleri, bir kısım Türk aydınının bu tavrı için en iyi örneklerden birini oluşturur: "... em-

peryalizme karşı olmak, siyasal iktidarın kontrol ve kanalize edemediği yabancı sermayeye karşı olmak demektir. Bu ise ancak sömürülen sınıfların öncülüğü sayesinde mümkündür. Bununla beraber sömürgeciliğe karşı savaş da, elbette ki emperyalizmi zayıflattığı için, anti-emperyalist bir yön taşır" (Timur, 1993:42). Aynı yazar, aynı çalışmasında şu cümlelere de yer verebilmektedir: "Milli mücadelemiz, gerek egemen sınıfların çıkarları, gerekse asker-sivil öncü kadronun savaş içinde ifade edilemeyen ideolojik eğilimi açısından Batıyla uzmanlaşma yönünde bir savaştı. Atatürk ve silah arkadaşları bu uzmanlaşmanın mümkün olduğu kadar az kan dökülerek yapılması için teşebbüslerde bulunmuşlarsa da başarıya ulaşamamışlardır. Nihayet dökülen kan Türk ve Yunan kanıydı; İngiliz kanı değildi!" (Timur, 1993:36-37). Dökülen kanın, kolonyalistlerin değil de Türklerin ve Yunanların kanı olduğu bir savaşın, nasıl olup da anti-kolonyalist olabileceği sorusu burada açıkta kalmaktadır.

Genelde herkesçe kabul edilen, "Kemalist hareketin, uzun vadede, Batıyla entegrasyondan yana olduğu"nun en iyi kanıtı, sonraki yıllarda gerçekleşen (kıyafet, takvim, harf, medeni kanun vb gibi) günlük yaşamı doğrudan ve zorla düzenleyen ve "Batılı gibi olmayı" hedefleyen "reformlar"ın, dar anlamda Avrupamerkezci-modern standardizasyon konusunda dünyadaki en radikal örnekleri oluşturmalarıdır.[5] Türk devrimini, "klasik devrimler" dediği, İngiliz, Amerikan, Fransız ve Rus devrimleriyle eş tutup, hepsinin ortak özelliğinin (bizim kavramlarımızla ifade edecek olursak) bir paradigma değişimine yol açmaları olduğunu belirten Eisenstadt, bunu şu satırlarda çok güzel anlatmaktadır:

> Bütün bu devrimler, içinde gerçekleştikleri toplumları hem örgütsel hem simgesel alanlarda modernleşmeye doğru itti. Devrim sonrası toplumlar artan yapısal farklılaşmayı ve uzmanlaşmayı yaşadılar. Uluslararası örgütsel çerçevelerde ve pazarlarda bütünleştiler; piyasa ekonomileri ve modern sınai ya da yarı sınai kurumsal çerçeveler gelişti; -ekonomik, mesleksel ve eğitsel- başarı ölçütlerinin nispeten egemen hale geldiği nispeten açık, geleneksel olmayan tabakalaşma ve hareketlilik sistemleri gelişti; toplumsal hiyerarşilerin ve merkezi siyasal sistemlerin yapılanmasında geleneksel tabaka oluşumu zayıfladı ve yerini daha açık sınıf oluşumu aldı (Eisenstadt, 1984:8).

Bu konudaki bir diğer kanıt, yöneticilerin bu yöndeki açıklamalarına paralel olarak daha sonraki yıllarda Türkiye'ye yabancı sermaye akışının sürmesidir: "Chester projesinin gerçekleşmemesinin yarattığı hayal kırıklığına karşın, hükümet özel yabancı sermayeyi Türkiye'de yatırım yapmaya

---

5 "Siyasal Reform", "Teokrasiye Taarruz", "Hukuk Reformu", "Laikleşme: Latin Yazısının Kabulü" ile ilgili olarak bkz. Lewis, 1993:256-278.

özendirici tavrını ve uygulamasını sürdürdü. 1923 yılında İstanbul'daki tramvay, telefon, su, elektrik şirketleri ve Aydın Demiryolu Şirketi gibi yabancı şirketlerle, bunların Osmanlı hükümetinden almış olduğu imtiyazları onaylayan yeni sözleşmeler imzalandı. 1924 yılında, yabancıların Türkiye'de belediye sınırları içinde taşınmaz mal edinmelerini sınırlayan yasal engeller kaldırıldı. 1925'te Osmanlı Bankası'nın imtiyazı, bankanın hükümete açtığı kredi karşılığında uzatıldı. Aynı yıl içinde, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan devlet sanayi işletmelerinin özel anonim şirketlere satılması için çıkartılan kanunda, yabancıların şirketlerde %49 oranında pay sahibi olmalarına olanak tanındı. Öte yanda, 1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun getirdiği olanaklardan yabancı sermayeli şirketler de yararlandı.

> Bazı iyi araştırılmamış sanılarla yazılıp söylenenlerin aksine, 1920'ler Türkiye'si, Türkiye için önemli bir yabancı sermaye akımına tanık oldu.[6]

Nitekim, Ökçün'ün yayımladığı iki çalışma, yabancı sermaye akımı konusunda (sınırlı da olsa) önemli bilgiler vermektedir. Bunlardan, "1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye" başlıklı çalışmada, genelde iddia edildiğinin tersine (örnekler için bkz. Ökçün, 1971b:3-5; Tezel, 1977), bu dönemde ülkeye akışı süren yabancı sermayenin, "Türklerin ortaklığında Anonim şirketleri kurma" yolunu seçtiği gösterilmektedir (Ökçün, 1971b). Bu, hem Kemalist "milli iktisat" politikasına uygun olması açısından, hem de genelde "ulus-devletleşme" döneminin iktisadi sömürü yöntemlerini anlamamız için altı çizilmesi gereken bir olgudur. Bankacılık sektörüne gelince, gerçi "1923-1930 yılları arasında yabancılar tarafından Türkiye'de banka kurulmamıştır" (Ökçün, 1975:475) ama, daha önceki dönemlerde kurulmuş olan yabancı bankalar Türkiye'deki faaliyetlerini büyük oranda sürdürmüşlerdir.[7]

Uzun vadede Türkiye'de bu işbirliği eğiliminin varlığı, zaten herkesin kabul ettiği bir gerçekliktir. Asıl tartışma konusu bu eğilimin ne zaman başladığıyla ilgilidir. Kitabı boyunca, Türkiye'de yaygın olan "Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra emperyalizmin boyunduruğuna girdi" anlayışına karşı çıkarak, mümkün olduğu kadar bu tarihi gerilere çekmeye çalışan (!) Yalçın Küçük'ün kitabının en radikal cümlelerinden oluşan bir alıntı, genelde konuyla ilgili kafa karışıklığını ele vermektedir: "Türkiye yönetici sınıfları daha Kurtuluş Savaşı'na başlarken, daha Garp Emper-

---

6 Tezel, 1982:175-176. Ayrıca bkz. Tezel, 1982: 176-180; Tezel, 1977:218-224 ve Boratav, 1982:29-30.

7 Age. Aynı dönemdeki yerli ve yabancı bankacılıkla ilgili başka bir çalışma için bkz. Silier, 1975.

yalizmine karşı savaşmaya başlarken şu Garp Emperyalizmi ile 'müstakilen uyuşmak' hayalini hiç mi hiç bırakmadı" (Küçük, 1984:11). Bu tartışmalara yol açan asıl sorun, (özellikle 1950'li yıllardan sonra hâkim olan sol teorilerin etkisiyle moda olan ve sağ veya sol tüm yazarlarca önemsenen "anti-emperyalizm" tartışmalarında) emperyalizm ve anti-emperyalizm konusundaki anlayışların farklılığından veya bu konuda belli bir tanıma bile sahip olmamaktan kaynaklanıyordu.

Çok az istisna dışında tüm sol teorisyenlerin ve resmi sol ideolojinin (Sovyet İdeolojisi) anti-emperyalizm anlayışı, her ne kadar Marx'ın ve daha sonra Lenin'in teorileri ve eylemlerine dayandırılmaya çalışılıyorsa da, tam da bu kaynaklara dayananan birçok Marksist de tam tersini savunabilmekteydi. Yukarıda belirtildiği gibi, daha Lenin zamanında ortaya çıkan bu konudaki tartışmalar, Leninci tezin hâkimiyetiyle sona erdi. Sonuç, anti-emperyalist milli burjuva hareketlerin desteklenmesi tavrının yerleşmesi oldu. Zamanla bu anti-emperyalistliğin sınırları iyice daraltılıp, "işgale karşı gelme" veya (klasik) "sömürgeciliğe karşı savaşma" anlamına indirgenmiştir. Leninci emperyalizm kuramının kültürel ve iktisadi boyutlarının görmezlikten gelinmesi anlamına gelen bu tavır, daha Lenin zamanında oluşan "tek ülkede gerçekleştirilen devrimi kurtarmak için, emperyalizme en ufak zarar verecek her hareketi desteklemc" anlayışının gelişmesinin sonucuydu. Yani sonuç, iki Blok'un birbirleri aleyhine her gelişmeye olumlu anlam yükleyip, "düşmanımın düşmanı benim dostumdur" anlayışının yerleşmesi oldu.

"Sağ" teorisyenlerin, Kurtuluş Savaşı hakkındaki anti-emperyalistlik iddiaları ise genelde milliyetçi bir düzleme oturmaktadır. "Bağımsızlık," "milli devlet" ve "milli kültür" vb değerlerin oluşturulması konusundaki başarılarla ilgilenen bu yaklaşımda, iktisadi ve kültürel sömürü ikincil bir konu olarak gündeme gelirken; asıl sorun "işgal altında olup olmamak"tır. Bu kesimin Kemalist hareketi daha iyi anladığını söylemek kanımca yanlış olmaz: "Mustafa Kemal 'emperyalizm' veya 'emperyalistler' sözcüklerini de, (...) Marksçı-Leninci anlamda kullanmamıştır. Türkiye ülkesine göz diken tüm düşmanlar için kullanılmıştır. Mustafa Kemal, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Türk ülkesini işgal etmiş bulunan Batılılar için bu sözcükleri kullandığı gibi, Marksçı-Leninci teoriye göre 'emperyalist' olmaması gereken Sovyetler'in Türkiye üzerindeki istekleri açıklaması üzerine, bu devlete karşı da kullanmıştır" (Gönlübol, 1987:248). Bu bağlamda, bu çevrelerin gözünde de, Kemalistlerin anti-emperyalistliği ülkeyi işgalden kurtarmalarıyla ilgilidir. Burada, ülkenin işgalinden kurtarıldığı tarafın, Ermeniler (veya Ermenistan) gibi, "anti-emperyalist" (!) kurtuluş savaşı içindeki bir ülkenin milliyetçileri olması veya Yunanistan

gibi, yine (uydu) bir "çevre ülke"nin milliyetçileri olması paradoksu, Yunanistan'ın arkasında emperyalistlerin (özellikle İngilizlerin) olduğu ve Dünya Savaşı sonrası dönemde ülkenin bizzat emperyalistlerce işgal edildiği gerekçelendirmesiyle aşılmaya çalışılmaktadır. Oysa ne denirse densin, kanımca, bir yönüyle "Kurtuluş savaşı Ermeni ve Ruma karşı verilmiş bir içsavaştır."[8]

Kemalist hareketin anti-emperyalistliği konusundaki tezlerimi sunarken, Türkiye'de bu konudaki en gerçekçi yaklaşımı eserlerinde sergilemiş olan bir bilimadamından alıntıyla söze başlamak istiyorum:

> Kemalist kadronun milliyetçiliği, Türkiye'nin dış ticaretinde önemli denetleme gücü olan yabancı kapitalistlerin Türkiye'deki birincil aracıları olan yerli gayrimüslimlerin yerini, bu aracılık rolünü üstlenmek üzere Müslüman-Türk tüccarların almasının ötesine geçmiyordu. Türkiye'nin dış ticaretinde yabancı kapitalistlerin denetimlerinin azaltılması gibi bir iktisadi politika hedefi söz konusu değildi. Milli ticaret burjuvazisinin milliliği, bu sınıfı oluşturan tüccarların dinlerinin Müslüman, anadillerinin Türkçe olmasından başka fazla bir anlam taşımıyordu.[9]

Bu çalışma boyunca yapmayı denediğim de, zaten bir "örnek olay" olarak Chester Projesi bağlamında bunu göstermekti.

Burada bu konuyu daha geniş boyutları ile tartışırken üç şey yapacağım: (1) Bir yandan çok genel bazı değerlendirmelere yer verirken, (2) diğer yandan, Kemalist hareketin, yabancı sermaye ve genelde Batılı devletlerle işbirliği konusundaki tavrını ele veren, dönemin diğer bazı "örnek olay"larını, mümkün olduğu kadar kısa şekilde özetlemeye çalışacak ve (3) Kemalist hareketin önde gelenlerinin bu konulardaki beyanlarına yer vereceğim.

Anti-emperyalizmden ne anladığımı, Birinci Bölüm'de anlatmaya çalışmıştım. Bu bölümde örneklerle göstermek istediğim, "Batılılaşma"nın ve bu amaçla "Batı'ya entegrasyon"un, bizzat yerli yönetici-aydın çevrelerce ne kadar çok ve ne kadar yürekten istenildiğidir. (Bunun tarihi temelleri ayrı bir tartışma konusudur.) Kemalist "kurtuluş" hareketinin zaten hiçbir zaman (bu en geniş anlamıyla) anti-emperyalist olmadığını savunurken, genelde kullanılagelen daha dar anlamda (yani "Batı'ya karşı fi-

---

8 Akçam, 1993:149. Kurtuluş Savaşının bu yönünü, bunu savunmamasına rağmen, sunduğu malzemelerle en iyi anlatan çalışmalardan biri için bkz. Avcıoğlu, 1974. Bu konuda ayrıca bkz. Oran, 1988; Zürcher, 1987 ve Selek, 1981.

9 Tezel, 1982:143. Atatürk milliyetçiliğiyle ilgili farklı değerlendirmeler için bkz. Eroğlu, 1987 ve Oran, 1988.

ili olarak savaşma" anlamında) bile bunun hiçbir zaman söz konusu olmadığını da söylemekteyim. Geniş anlamda (yani bir bütün olarak Batı'ya veya Avrupamerkezci paradigmaya karşı olma anlamında) ise, Batı'yla uzlaşma ve her yönüyle bütünleşme eğiliminin başından beri Kemalist harekete hâkim olduğuna inanmaktayım. Bu bölümde bunu destekleyen örneklere yeterince yer verilecek.[10]

Dar anlamda anti-emperyalistliğe, yani, Batı'ya ve onun işgal hareketine karşı silahlı siyasi direniş söz konusu olduğunda, Kurtuluş Savaşı tarihinin gerçekçi herhangi bir değerlendirmesinin, bu savaşın doğrudan Batı'ya karşı verilmediğini hemen göstereceğine inanıyorum. Nitekim, uzun dönemde bölgenin emperyalistlerce işgali (Boğazlar'da yıllardır gözü olan ve savaş sırasındaki gizli anlaşmalarla buranın kontrolü konusunda Müttefikler'den söz alan Çarlık Rusya'sının yıkılması sonucu, Boğazlar'ın ve dolayısıyla İstanbul'un çokuluslu bir kurulun kontrolüne verilmesi dışında) söz konusu değildir. Yapılmak istenen, bölgenin emperyalist çıkarlar doğrultusunda nüfuz alanlarına bölünmesi ve bu alanlarda oluşturulacak uydu ulus-devletler aracılığıyla bölgenin kontrolünün güvenceye alınmasıydı. Kemalistlerin emperyalist "oyunlara" müdahalesi ve "anti"liği sadece bu bağlamda tartışmalıdır. Ama bu müdahale sonunda bu oyunun bozulması, kesinlikle onların karşı olduğu veya onların çıkarlarına karşı olan yeni bir planın ortaya çıkması anlamına gelmemiştir. Kemalist hareket, gücünü ve (en az onun kadar önemli olmak üzere) Batılılar nezdindeki meşruiyetini kanıtladığı oranda ve Batı'yla uzlaşma/pazarlık içerisinde bu "oyun"u değiştirebilmiştir. Sonuçta oynanacak olan oyun, yine Batı'nın oyunu olacaktır. Bu oyuna Kemalistlerin müdahalesi ise Batı'nın iktisadi ve siyasi çıkarlarına büyük bir müdahale anlamına gelmemiştir. Kemalistlerin bu konumu ve "pazarlık gücü," biraz da o sıradaki denge durumuna uygun politikalar sürdürmesiyle ilgilidir. Nitekim, yeni kurulan devlet, bir yandan Sovyetler Birliği tarafından "güney sınırlarının güvenliği için güvence" olarak görülürken, diğer yandan Batı ve özellikle İngiltere tarafından, "Sovyetler'in Akdeniz'e ve Hindistan'a inmesini engelleyen bir barikat" olarak görülebilmiştir.[11] Nitekim daha savaşın başında, "Batıcı"lığı ve "Batılı"lığı konusunda kendilerini ikna ettiği oranda Fransa ve İtalya'yı yanına alan Kemalist harekete karşı olan İngiliz

---

10 Anti-emperyalizmin daha kapsamlı anlaşılması gerektiği ve Kurtuluş Savaşı'nın anti-emperyalist değil, anti-kolonyalist nitelikte olmasıyla ilgili ilginç bir yaklaşım için bkz. Tezel, 1970b:317-318. Bu konuda özgün bir yaklaşım için bkz. Başkaya, 1991:32-38.

11 Bu konudaki ilginç bir değerlendirme için bkz. FA, 1925-4:603.

yönetimindeki bazı kesimlerde hâkim olan düşmanlığın, rasyonel ve çıkarcı-kapitalist yaklaşımdan çok, duygusal ve histerik (ve milliyetçi, kurtuluşçu Kemalistlerden daha romantik olan!) bir politikanın ürünü olduğu genel kanıdır. Kemalist hareketin Avrupa ve Amerika nezdinde kabul görmesinde Batıcılığının rolünü burada tartışırken, Batılılığının bu konudaki rolü de ihmal edilmemelidir. Çünkü, bu dönem boyunca ortaya çıkan gelişmelerle, Kemalist kadroların bu konuda Ortadoğu'da ve hatta tüm İslam dünyasında en "ileri" (veya "gelişmiş") konumda olduğu açığa çıktığı gibi, Avrupa uygarlığının beşiği Yunanistan'dan geri kalmadığı da ortadaydı. Yunanistan'la yapılan savaşa gelince, bu daha çok, iki "çevre ülke"nin (arkasına farklı merkez güçleri alarak) yaptıkları bölgesel bir savaşa dönüşmüştür bir süre sonra. Ayrıca bu dönemde Batılı devletlerin kendi içlerinde yaşadıkları sorunların ve Avrupa'daki savaş sonrası düzenlemelerle ilgili bazı sorunların belirlediği konjonktürün böyle bir dönemde Avrupalıların bölgedeki planlarında Kemalistlerin isteği doğrultusunda bazı revizyonlara razı olmalarındaki rol de büyüktür. Son olarak, Kemalist hareketin önder kadrolarının (bir zamanların yayılmacı imparatorluğu) Osmanlı artığı asker-sivil hâkim çevrelerden oluştuğunu da sözlerimize ekleyelim (Keyder, 1989:61-62).

Kemalist hareketin Batı'ya eğiliminin ilk örnekleri, daha örgütlenmenin başında ortaya çıktı. Nitekim daha işin başında İstanbul'daki aydın-yöneticiler arasında rağbet gören ve Sivas ve Erzurum kongrelerinde gündeme gelen Amerikan mandacılığı yanlısı anlayışa Yedinci Bölüm'de değinilmişti. Her ne kadar bu mandacılık anlayışı Kemalist hareket üzerinde hâkim olamamışsa da, Kemalist kadrolar içinde ve ülke çapında bu anlayışın gördüğü yaygın kabul, genelde ülkedeki "anti-emperyalist" anlayışın sınırları konusunda bize bir fikir vermektedir.[12] Nitekim bizzat Mustafa Kemal başta olmak üzere, önder kadrolar her fırsatta yabancı sermaye olmadan ülkenin kalkınamayacağı yönünde görüş belirtiyor (Aralov, 1985:246) ve Avrupa devletlerine ve özellikle Amerika'ya olan hayranlık ve dostluk duygularını dile getiriyorlardı. Örneğin Mustafa Kemal, henüz 1919 Eylülünde, General Harbord'la yukarıda değinilen görüşmesinde, Amerika'ya karşı dostluk duygularını dile getiriyordu (Sonyel, 1973:159-160). Mustafa Kemal ve diğer önde gelen Kemalistlerin benzer beyanlarına aşağıda değinilecek.

Savaş süresince devam eden, Kemalistlerin "yabancı sermayeye karşı takındığı ılımlı davranışlarında"ki samimiyet, savaş bittikten sonraki uygu-

---

12 Dilipak, 1989:293-295. Bu dönemde Türkiye'deki, "Küçük Amerika olma düşleri" ile ilgili ilginç bir tartışma için bkz. Avcıoğlu, 1974a:253-280.

lamalarda iyice açığa çıkacaktı.[13] Yine daha 1921 Martında Bekir Sami Bey'in, Fransız ve İtalyanlarla yaptığı ve Mustafa Kemal tarafından "Misak-ı Milli muhteviyatıyla taban tabana zıt" bulunarak[14] karşı çıkılan, fakat "TBMM'de bazı kimseler tarafından" savunulan (Yedinci Bölüm'de değindiğimiz) yarı-sömürgeci nitelikteki anlaşmalar, bu devletlere, işgalden vazgeçip uluslararası görüşmelerde kendilerini desteklemelerine karşılık olarak "iktisadi imtiyazlar" vaat ediyordu (Timur, 1993:42-44). Bu anlaşmalar Mustafa Kemal ve TBMM tarafından eleştirilerek reddedildi. "Ne var ki Bekir Sami'nin görüşlerini burjuvazi ve toprak ağaları içindeki önemli bir grup da paylaşıyordu. Bu gruplar, milli mücadeleyi, esas olarak siyasal egemenlik ve devletin denetimini ele geçirmek uğrunda verilen bir mücadele olarak görüyorlardı. Avrupa'ya ekonomik bağımlılığın sürmesinden kazanacak çok şeyleri olduğuna inandıkları için, her iki grup açısından da ekonomik egemenlik aynı derecede önemli değildi. Avrupa'nın sermaye yatırımının ülkenin altyapısını geliştireceğini, fabrikalarının ise Türk pazarı için gerekli malları üreteceğini düşünüyorlardı" (Ahmad, 1986:244). Daha sonra, Kemalistler ile bu grupların arasında kesin bir ayrım koyarak ve Kemalistlerin "siyasi ve ekonomik egemenlik arasında bir ayrım yapmadıklarını ve biri olmadan diğerinin olmadığını savunduklarını" iddia eden yazar, dönemin İktisat Vekili Mahmut Esat'ın (Bozkurt) aşağıda değineceğim konuşmasını örnek vermektedir (a.y.). Kanımca yazarın, tüm çalışması boyunca savunduğu, Kemalist hareketin "hem kapitalist, hem de aynı zamanda anti-emperyalist olduğu" (*age*:247) anlayışına uygun bu tezi, (bu bölüm boyunca anlatmaya çalıştığım gibi) büyük bir yanılgıdır. Nitekim yazar, aynı yerde Mustafa Kemal'in yabancı sermaye yanlısı bir konuşmasına yer vermektedir.[15]

Bu arada Kemalist önderlik, savaşın başından beri Sovyetler Birliği'nden "en büyük maddi yardımı" (Gönlübol, 1987:245) ve manevi desteği almasına rağmen (Alsan, 1976; Şemsutdinov ve Bagirov, 1979), Batı karşısında meşruluğunu ve anti-Bolşevikliğini ispatlamak için, (1921 Şubatında toplanan Londra Konferansı'ndan önce) ülke içindeki Bolşevik yanlısı tüm hareketleri temizlemiştir (Tunçay, 1978:242-250).

Bu konudaki ilginç bir örnek de, dönemin TBMM ikinci başkanı ve Adalet Vekili Celaleddin Arif Bey'in, kendi elindeki Ereğli kömür havza-

---

13 Alıntı için bkz. Aysan, 1980:48-49. Ayrıca bkz. Aysan, 1987:92-96. Savaşın hemen ardından, 1920'li yıllarda süren "yabancı sermaye akışı"na yukarıda değinilmişti.)

14 TBMM'de yaptığı konuşmadan aktaran Öztürk, 1992:611.

15 Ayrıca, "Kapitalizme karşı olmadan emperyalizme karşı olmak bir yana, emperyalizm olgusunun bile anlaşılamayacağı" düşüncesi için bkz. Küçük, 1984:161.

sındaki maden imtiyazını, o sırada o bölgeyi işgal etmiş olan İtalyanlara satmış olmasıdır (Tezel, 1970a:çeş.yer.). "Celaleddin Arif Bey, 14 Ağustos 1920 tarihinde, 841-1885 sayılı vekaletname ile Terni Şirketinin ajanları olan Orlandude ve Biyenkotto'ya imtiyazdaki hakları kullanma yetkisini devretmiştir." Şirkette "Celaleddin Arif Bey'in payı sadece %10 dur" (*age*:242). Bu olay daha sonra 1921 yılının Şubatında, sözümona "anti-emperyalist" meclise geldiğinde, Mustafa Kemal'in desteğiyle Celaleddin Arif Bey aklanmıştır. "Meclisin bir bütün olarak tepkisi ise Celaleddin Arif Bey'in korunması şeklinde olmuştur" (*age*:250).

Bu arada daha savaşın ilk yıllarında Fransız ve İtalyanlarla (imtiyaz sözleri verme ve kapitalistlerin yatırımlarına açık olma koşullarıyla) birer anlaşma imzalayan Kemalist hareketin bu devletleri yanına aldığına Yedinci Bölüm'de değinilmişti.[16]

Daha sonra, 1922 Martında Avrupa devletleri ile uzlaşma sağlaması amacıyla Londra ve Paris'e yollanan Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey, yaptığı görüşmelerden bir sonuç alamayınca (Yedinci Bölüm), istedikleri koşulları Yunanlıları cephede tamamen yenmeden kabul ettiremeyeceklerini anlayan Kemalistler, "Büyük Taarruz" sonucu bunu gerçekleştirmişlerdir. Bu zaferin ardından, Ankara hükümeti ile Avrupa devletleri arasında bir anlaşma imzalanmadan önce, Türkiye'de bu arada tekrar gelişmeye başlayan Bolşevik yanlısı hareketler, (yine Batı'ya, o Blok içinde kalmaya karar verildiğini göstermek için) Kemalistlerin büyük bir saldırısına maruz kaldı.[17]

Yunanlılara karşı kazanılan "büyük zafer"in ardından, Lozan'da 21 Kasım 1922'de başlayan barış görüşmelerinin birinci evresine Yedinci Bölüm'de değinilmişti. Bu görüşmeler boyunca Avrupa devletleri "bağımsız" bir devlet olarak Türkiye'yi kabullenmiş ve Batılılığını ve Batıcılığını ispatlamış bu devleti mümkün olduğunca en sağlam şekilde kendi kontrolü altında tutup, kaynaklarından sonuna kadar yararlanma yollarını aramaya başlamıştı. Bu konudaki en büyük dayanakları da, Osmanlı İmparatorluğu ile geliştirdikleri yarı-sömürgecilik ilişkileri içinde oluşan, (kapitülasyonlar, Düyun-ı Umumiye, tekelci imtiyazlar gibi) birçok kurum ve araç olduğu için, büyük oranda bunları yaşatmaya çalıştılar. Burada ilginç olan, klasik sömürgecilik koşullarını andıran bu yönteme karşı, Kemalist-

---

16 Bu konuda ayrıca bkz. Avcıoğlu, 1974a:230-234. Genelde "Milliyetçilerin İngilizliği!" için bkz. age.:227-251.

17 Tunçay, 1978:279-286 ve Timur, 1993:36-37. Kemalist hükümetin Sovyetlere karşı ikili tavrıyla ilgili olarak, bkz. Küçük, 1985; Küçük, 1984; Avcıoğlu, 1974b; Selek, 1981:414-429.

lerin, aslında sadece, ("siyasi bağımsızlığını elde etmiş, uydu ulus-devlet olmak" gibi) "yeni-sömürgeci"/"yeni-emperyalist" yöntemleri (veya Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemlerini) savunması olmuştur. Kanımca kapitülasyonların kaldırılması meselesi ayrıca tartışılması gereken önemli bir konudur. Burada şu kadarını söyleyebilirim ki, borçlarla birlikte, ülkenin "geri" kalmasının veya yenilgilere uğramasının sorumlusu olarak görülen ve özel bir "duyarlılık" gösterilen kapitülasyonlar, ilk uygun ortamda, Birinci Dünya Savaşı'nın ilanından hemen sonra, İttihad ve Terakki yönetimi tarafından tek taraflı olarak kaldırılmıştı. (Ülkenin, savaş yıllarında, bundan çok daha ağır koşullarda Almanya'ya entegre olduğunu Altıncı Bölüm'de anlatmıştık).

Lozan'daki görüşmelere verilen arada toplanan İzmir İktisat Kongresi, yine büyük oranda Batı'ya entegrasyon konusunda samimi ve kararlı olunduğunu gösteren belirtilerle doludur. Zaten bu kongrenin asıl toplanma amacının bu mesajı vermek olduğuna inanlar da vardır (Selek, 1981:710). Nitekim, *Akşam* gazetesinde 7 Şubat 1923'te yayımlanan bir yazıda, kongrenin toplanma "maksadı" şöyle anlatılıyor: "İktisat Kongresinden maksad ezcümle Türkler ile ecanib arasında ve bilhassa ilmü irfan sermayesinden müstağni olmadığımızı tamile müdrik olarak Avrupa ve Amerika ile Türkler arasında bila-vasıta tesis-i münasebet ve tavsi-i alaka vesait ve avamilini müzakere ve tesbittir" (Ökçün, 1968:13). Bu Kongre'nin açılış konuşmasında Mustafa Kemal, iktisadi ve siyasi bağımsızlığa verdiği anlamı ve bunun kendisi için ne kadar önemli olduğunu uzun uzun anlatmıştır. Bu söz konusu "anlam"ın sınırları, klasik sömürgeci yöntemlerin reddinden (ufkunda "Avrupamerkezci-modern standardizasyon yöntemlerinden rahatsızlık" olmadan) ve bu bağlamda devletin iç örgütlenmesindeki bağımsızlığının (vergi toplamak ve gümrük resimlerini belirlemek, adalet kurumunun ulusallığı ve yabancı yatırımların kontrolü gibi) savunusundan ve romantik bazı ulusçu taleplerden ibarettir. Bu bağımsızlık anlayışı, Oran'a göre, "işgale uğramış bir vatanda bir zorunluluk"tan kaynaklanmaktadır: "Batı'nın silahlı saldırısına uğramış olduğu için Batı'ya karşı bir bağımsızlık savaşı başlatılmıştır. Üstelik, Batı değil, işgalci Batı'dır hedef alınan. Bu hedef de Kurtuluş Savaşı ile sınırlıdır. Savaş bittikten ve özellikle Lozan'ın pürüzleri temizlendikten sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politika ilkesi Batı'dan kurtulmak değil, liberal Batı'ya İkinci Dünya Savaşı'nı hazırlayan ortam içinde gittikçe artan hızla yaklaşmak olmuştur. Zaten, savaş içinde bile her an bu Batı ile uzlaşma aranmış, çağrılır çağrılmaz Londra Konferansı'na gidilmiş, İngiltere'yle ihtilafa düşülmemeye özel çaba gösterilmiş, Fransa ve İtalya ile ayrı anlaşmalar yapılmıştır" (Oran, 1978;205). İzmir İktisat Kongresi sırasında ba-

sına yapılan tüm açıklamalarda yabancı sermayeye karşı olunmadığı özellikle belirtilmiştir.[18]

İzmir İktisat Kongresi'ndeki en örgütlü ve en güçlü katılımcı "Milli Türk Ticaret Birliği," "İstanbul tüccarı" tarafından "Lövantenler ile Rum ve Ermenilerin ellerindeki ticari mevkileri, milliyetçilikten yararlanarak ele geçirmek ve yabancı sermaye ile ortaklıklar kurmak" amacıyla "Kurtuluş Savaşı kazanılır kazanılmaz örgütlenmiş"tir (Avcıoğlu, 1984:340-341. Ayrıca bkz. Boratav, 1982:12-14). Nitekim, "Milli Mücadele sonunda İstanbul'daki Türk sermaye çevrelerinin, Batı ile mevcut iktisadi ilişkileri kökten değiştirmek değil, sadece bu ilişkileri gayrimüslim burjuvazinin yerine bizzat yürütmek; azınlıkların yerine geçmek çabaları" (Boratav, 1982:25) Milli Ticaret Birliği aracılığıyla İzmir İktisat Kongresi'nde de sürdürülmüş ve kongrede "Milli Ticaret Birliği'nin yabancı sermaye ile ilgili esasları benimsenmiştir" (*age.*:17). Sonraki yıllarda da "yeni rejimin liderleri, esas olarak bu tavra uyan politikalar izlemişlerdir" (*age.*:25). Nitekim daha sonraki dönemde iktisadi yaşamda da önemli rol oynayan Türk-Müslüman işadamları ve firmaları arasında, "birliğin aracılığıyla, ya da ... [bu] havadan yararlanmak suretiyle mümessillik almış olanlar az değildir."[19]

Lozan'daki görüşmelere verilen arada imzalanan ve çalışmamız boyunca tarihini anlatmaya çalıştığımız Chester Projesi de bu işbirliği eğiliminin çok iyi bir örneğidir. Tezel, 1970b hariç, hemen tüm yazarlar tarafından, anlaşmanın imzalanmasının tek veya en önemli nedeni "emperyalistler arasındaki çelişkilerden yararlanmak" olarak gösterilmekte ve bu, "Avrupalılara karşı Amerikan desteğini sağlamak" için kullanılan bir "yem" olarak görülmektedir.[20]

Kanımca imtiyazın veriliş nedeninin, "dış politikaya yönelik bir taktik" olarak değerlendirilmesi kesinlikle doğru değildir. Bu, sadece ikincil bir neden olarak düşünülebilir. Kemalist hükümetin, projenin gerçekleşmesi

---

18 Ökçün, 1968:10, 13-15, 16-17, 244-248, 252-253, 263, 265, 293, 312. Ayrıca bkz. Timur, 1993-39-40, 47 ve Kongar, 1978:260.

19 Birliğin kurucularından ve önde gelenlerinden olup, sonraki yıllarda Atatürk'e çok yakın olmasıyla tanınan Ahmet Hamdi Başar, Barış Dünyası, sayı 54'ten aktaran Boratav, 1982:13.

20 Hurewitz, 1983:504. Bu anlayış için ayrıca bkz. Timur, 1993:45; Sonyel, 1991:340 ve İlkin, 1983:780. Ankara hükümetinin Chester imtiyazının vermesinin nedeninin, Lozan görüşmeleri sırasında, bunu, Fransız ve İngilizlerin eski imtiyazlarının geçerliliğini savunmalarına karşı bir "silah" olarak kullanma isteği olduğunu savunan William Worth Hall'ün ilginç yazısı için bkz. TAM, 1924-6:117-123. Aynı dergide, daha sonra, Kasım 1924'te yayımlanan bir başka yazıda ise imtiyazın verilişinin birinci nedeninin, "ülkeyi kalkındıracağı" inancı veya beklentisi olduğu belirtiliyor.

konusundaki samimiyetini ve projeyle ilgili ülke çapındaki iyimser beklentileri (Türkiye'de projeye tepkiler bağlamında) Sekizinci Bölüm'de anlatmaya çalıştım. Projeyle ilgili değerlendirmelerdeki benzer bir hata, daha önceki bölümlerde de anlatmaya çalıştığım gibi, projenin neden uygulanmadığı konusunda görülmektedir: Projenin hayata geçirilememesinin nedeni, genelde gösterilmeye çalışıldığı gibi, "bu projenin Lozan'da Kemalistlerce kullanıldıktan sonra bir işlevinin kalmaması" veya "Musul bölgesinin İngilizlerin kontrolünde kalacağının belli olmasıyla projeye ilginin ortadan kalkması" değildir. Bunun asıl nedeni, mevcut içeriği ve niteliğiyle bu projenin, Avrupamerkezci-modern standardizasyon yönteminin hâkim olduğu yeni dönemde uygulanmasının olanaksız olmasıdır. Bunun pratikteki yansıması, Amerikan hükümetinin ve sermaye çevrelerinin projeye ilgisizliği ve sonuçta bölge petrollerinin işletilmesinin ancak uluslararası bir "konsorsiyum" aracılığıyla mümkün olduğunun açığa çıkması olmuştur. Bunun yanı sıra, o günkü konjonktürde, Batılı sermayedarların bu projeyi yeterince cazip bulmamaları gibi pratik bir nedeni vardır ki, bunun nedenleri bizzat Batı'daki iç gelişmelerde aranmalıdır.

Bu arada, 19 Eylül 1922'de kurulan ve kurucuları arasında 54 milletvekili, 37 tüccar ve bazı yüksek rütbeli memur ve askerler bulunan "Türkiye Milli İthalat ve İhracat Anonim Şirketi," 15 Haziran 1923'te, Lozan'daki ikinci dönem görüşmelerinin sürdüğü sırada "Corporation for the Economic Development of Turkey" adlı bir İngiliz şirketi ile bir imtiyaz anlaşması imzalayarak bu işbirliği tavrının en ilginç örneklerinden birini vermiştir (İlkin, 1971 ve CH, 1923-8:895-896). "Bu örnek de gösteriyor ki, gerek İstanbul ticaret burjuvazisi, gerekse Kurtuluş Savaşı'na öncülük yapan asker ve sivil aydınlarda emperyalizmle uzlaşma eğilimleri açıktır" (Timur, 1993:47). Çünkü savaşın hemen ardından kurulan ve içinde çok sayıda milletvekilinin bulunduğu bu şirketin kurucuları "hükümet çevrelerinin koruması ve desteğine sahip"ti. Bu anlaşmanın hayata geçirilememesi ise, tamamen, anlaşma imzalayan İngiliz şirketinin başarısızlığıyla ilgilidir: "İngiliz şirketinin işlememesi nedeniyle başarılı olamayan ortaklığın amacı, Türk girişimcilerin sahip olduğu siyasal korumaya dayanarak Türkiye'nin dış ticareti üstünde tekelci bir denetim kurmaktı" (Tezel, 1982:174). 1923 Eylülünde *Current History*'de yayımlanan bir haberde ise, Kemalist hükümetin, bu şirketin tekel konumunu desteklediklerı yönündeki haberleri yalanladığı belirtilmektedir:

> Ankara'da Ağustosun ilk haftasında bir tebliğ çıkaran İktisat Vekaleti, Franco - British - Urquath grubunun, güya Türkiye ihracat ve ithalat ticaretini kontrol etme sonucunu doğuracak düzenlemeler yaptığı "Türkiye Milli İhracat ve

İthalat Şirketi" hakkında İngiltere ve Birleşik Devletler'de yayımlanan beyanatları yalanlıyor. Tebliğ, Sınırlı Sorumlu Şirketler Kanununa uygun olarak 1922'de kurulan "Türkiye Milli İhracat ve İthalat Şirketi"nin, "hükümetin gözünde hiçbir imtiyazlı konumu bulunmayan sıradan bir özel şirket ve İktisat Vekaleti'nin düzenli denetimi altında olduğu"nu belirtir (CH, 1923/9:1078).

Kemalistlerin Lozan'da, ikinci dönem görüşmelerinden sonra elde ettiği "zafer"e gelince; bu, yukarıda anlatmaya çalıştığımız bağlamda anlamlıdır ancak:

> En kısa ifadesi ile Lozan Antlaşması sömürge durumuna düşmüş Osmanlı Devleti'nin tasfiyesi ve (az farkla) Misak-ı Milli hudutları içinde bağımsız bir Türk Devleti'nin kuruluşudur. Bununla beraber, Batılılar iktisadi alanda Lozan'da bile bazı ödünler koparmayı başarmışlardır. Bu ödünler asıl sulh anlaşmasına ek olarak imzalanan bir Ticaret Konvansiyonu ile İkamet ve Kaza Selahiyeti Konvansiyonunda yer almaktadır. Ticaret Konvansiyonuna göre gümrük tarifelerimiz 1916 tarifeleri üzerinden donduruluyordu. Andlaşma 5 yıllıktır ve yenilenmemiştir. İkamet ve kaza selahiyeti ile ilgili andlaşma ise, Türkiye'deki bütün yabancı şirketlerin bütün haklarını garantiliyordu. Bu andlaşma da yedi senelikti ve yenilenmemiştir (Timur, 1993:51. Ayrıca bkz. Hershlag, 1968:16).

Yani 24 Temmuzda imzalanan Lozan Antlaşması'nın işlevi de, daha çok, bu yeni-sömürgeci koşulların onaylanmasından ibarettir.[21]

Bu anlaşmanın ilginç bir yönü de, yukarıda değinilen teze uygun olarak, Türkiye "Kurtuluş" Savaşı'nın (hem savaşın Osmanlı artığı asker-sivil yöneticilerin önderliğinde gerçekleşmesi, hem bunların hedefleri, hem de savaş sonrası öngörülen uluslararası düzenlemelerin hemen gerçekleştirilememesi anlamında) Birinci Dünya Savaşı'nın devamı olduğu iddiamın, bu anlaşmanın hemen giriş bölümünde bir anlamda kabul edilmesidir: "İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve TÜRKİYE 1914 yılından beri Doğu'nun sükûnunu bozan savaş haline kesin son verme isteğini karşılıklı duyarak (...) bir Anlaşma yapmaya karar vermişler"dir.[22]

---

21 "Lozan Antlaşması'nın İktisadi Hükümleri" ile ilgili genel bir değerlendime için bkz. Boratav, 1982:10-11. Daha az eleştirel genel bir değerlendirme için bkz. Sonyel, 1991:356-357, 362.

22 Parla, 1987:1, vurgu ve imla yazara aittir. Mustafa Kemal'in Lozan Antlaşması'yla ilgili değerlendirmeleri ve Lozan Antlaşması'nın, Sevr (10.8.1920), Londra (12.3.1921) ve Paris (22.3.1922) görüşmelerinin koşullarıyla karşılaştırılması için bkz. Atatürk, 1972:750-767.

Sonuç olarak, "...Türklerin dış dünyaya karşı tutumları beklenildiği ölçüde sert ve karşıt olmamıştı. Tam tersine, Bağımsızlık Savaşı sırasında Türkiye'nin dış siyaset bakımından Batı'ya karşı davranışı çatışmadan çok uyuşma ilkesi çerçevesinde biçimlenmiştir. (...) Ankara hükümeti uluslararası birlikler kurma yönünde elinden gelen her çabayı harcadı. Amaç, sonunda, Batı dünyası içinde bir yer sahibi olabilmekti. Ulusal Kurtuluş Savaşı'nı yönetenler Türkiye'nin yerinin 'Batı Dünyası' içinde olduğuna inanıyorlardı."[23]

Daha önce belirttiğimiz gibi, Kemalist hareketin Batıcılığı/Batılılığı ve başından beri içine girdiği bunu ispat çabası, dönemin önder kadrolarının söyledikleri ve yazdıklarıyla da açığa çıkmaktadır. Batı'nın gözünde meşruluk kazanmak ve Batı'yla işbirliğine hazır olunduğunu belirtmek için, her fırsat kullanılarak, Kemalistler, sürekli yanlış anlaşıldıklarını ve asıl yerlerinin Batı'nın yanı olduğunu dile getirmekteydiler. Bunun ispatı olarak da genelde, yabancı sermayeye açık olunduğu anlatılmaya çalışılmaktadır. Bizzat Mustafa Kemal tarafından, daha başından beri, özellikle yabancı uyruklu gazeteci ve diplomatlarla yapılan görüşmelerde aktarılan bu mesajla ilgili örneklerin hepsini burada vermek istemiyorum.[24] Yedinci Bölüm'de, Mustafa Kemal'in, genelde bu ilişkilerle ilgili olumlu yaklaşımı anlatılmıştı. Ayrıca, Sekizinci Bölüm'de, Lozan görüşmeleri öncesi, Chester Grubu'yla imtiyaz anlaşması görüşmelerinin sürdüğü bir dönemde, Mustafa Kemal'in Musul konusundaki "Açık Kapı" benzeri politikayı savunduğu bir röportajdan söz etmiştik. Burada sadece, savaşın bitip, "bağımsız" bir cumhuriyetin kurulmasından çok sonra yaptığı, genelde kendisinin ve Ankara hükümetinin "Batı politikası"na dair bir röportajından küçük bir bölümü, savaşın başından beri verilen mesajların samimiyetinin bir göstergesi olarak aktarmak istiyorum. 11.11.1924'te *Tanin*'de yayımlanan, "Fransız muharriri Maurice Pernot'ya demeç"inde Mustafa Kemal, şunları söyler:

---

23 Kongar, 1978:311, 313-314. Emre Kongar, Bağımsızlık Savaşı'nın anti-emperyalistliğini dile getirmek için, bu cümlelerin ardından "Fakat, Anadolu toprağı bu 'Batı Dünyası'nın temsilcilerinin çizmeleri altında çiğneniyordu" diyor, ama bu konuda oldukça ikna edici itirazlar için bkz. Başkaya, 1991 ve Akçam, 1993.

24 17.1.1921 tarihinde *Hâkimiyet-i Milliye*'de yayımlanan, "*United Telegraph* muhabirine verilen demeç," 26.9.1922 tarihinde *Öğüt*'te yayımlanan, "*Daily Mail*'in İzmir'deki muhabirine verilen demeç" ve 2.11.1922'de *Tanin*'de yayımlanan, "*Petit Parisien* muhabirine verilen demeç" için bkz. Sarı, 1981:sırasıyla 61, 107, 108. Ayrıca, 2 Ekim 1923'te *Neue Freie Presse*'de (Viyana) yayımlanan bir röportaj için bkz. Şimşir, 1981:286. *Hâkimiyet-i Milliye*'de, 27. 9. 1923'te yayımlanmış olan bu röportajın Türkçesi için bkz. Sarı, 1981:133-136.

Türklerin asırlardan beri takibettiği hareket, devamlı bir istikameti muhafaza etti. Biz daima Şarktan Garba yürüdük (Sarı, 1981:139).

Yine Mustafa Kemal, daha önceki bir tarihte, Yunanlılara karşı kazanılan zaferin ardından, İstanbul ve Marmara'nın kontrolünü elinde tutan İngilizlerle savaş ihtimali ortaya çıkınca aynı uzlaşmacı tavrı göstermişti:

Siyasal akıllılık ve onun burjuva sınıfsal durumundan gelen, emperyalistlerle uyuşmalara gitme eğilimi, İngiliz emperyalizmi ile herhangi bir biçimde doğrudan doğruya karşı karşıya gelmekten onu alıkoymuştur. Bu yüzden aynı 12 Eylül 1922 günü İzmir'de, İngiliz temsilcisine, Ankara hükümetinin kendisini İngiltere ile savaş halinde görmediğini bildirdi (Glasneck, 1976:204).

Daha sonra 4 Ekim 1922'de *Vakit* gazetesine verdiği bir demeçte, Mustafa Kemal şunları söylemekteydi:

Artık bütün cihan bizimle beraberdir. İnsaniyet bizimle beraberdir. İngiliz milletinin sağduyusu bizimle beraberdir. Hatta şimdiye kadar yanlış yola gitmiş olan bazı garp ricali bile nihayet hakikati görmüşler, bizimle beraber olmuşlardır.

Daha başından itibaren yabancı sermaye konusundaki ılımlı tavrını her ortamda gösteren Mustafa Kemal, zaferden sonra, 1 Mart 1923'te TBMM'de yaptığı konuşmada da bunu ortaya koymaktaydı:

Demiryolu ve limanlar ve mümasilleri gibi pek muhtaç olduğumuz tesisat-ı cesimenin yeniden inşa ve işletilmelerindeki siyasetimiz, kavanin-i hazıra ve müstakbelimize tabi olmak ve bu babda kabul ettiğimiz milli prensiplere tetabuk etmek şartiyle müracat edecek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir (Öztürk, 1992:952).

Yine bir hükümet yetkilisinin 1923 sonbaharında mecliste yaptığı konuşma da, sömürgecilik koşullarına karşı çıkıp, yabancı sermayeyi teşvik etme tavrına iyi bir örnek oluşturuyordu:

Maliye Vekili Hasan Fehmi Bey, büyük zaferden üç ay sonra, memleketin mali durumunu öğrenmek isteyen mebuslara, Mecliste verdiği izahat sırasında şunları diyordu: (...) Ecnebi sermayesine karşı ise, Türkiye'nin hiçbir bugz u adaveti yoktur ve onun memlekete girmesi için her türlü kolaylığı, bütün milletlere olduğu gibi göstermeğe hazırdır. Ancak yirminci asrın ortasında kendimizi hiçbir devletten geri görmediğimiz gibi, hiçbir milletten aşağı şartlar kabul ederek, Türkiye'yi esirler ülkesi haline sokmayız. Bu tarzda muamele etmeği muvafık gören ecnebilerin sermayesine kapımız da, memleketimiz de açıktır (*Yakın Tarihimiz*, 1962: cilt 4, s. 157).

1923 yılının Ağustos ayında, yani Chester "hayal"inin suya düşmek

üzere olduğu bir sırada, Türkiye'nin "İkinci Adam"ı İsmet Paşa da Meclis'te, ulusal bağımsızlıklarına "saygılı" olacak yabancı sermayeyi savunmaktaydı hâlâ. (Boratav, 1982:66)

Bu çalışmayı, Türkiye'de önde gelen bilimadamlarından bir iktisatçının şu ilginç sözleriyle bitirmek istiyorum:

> Lozan Antlaşması'nda emperyalizme verilen iktisadi tavizler, Chester-tipi teşebbüsler ve (...) yabancı sermaye-yerli sermaye-siyasetçi ortaklıkları, aslında öyle bir tablo koymaktadır ki, bu tablodan siyasi iktidarın emperyalizme ve onun yerli ortaklarına kesinlikle teslim olduğu sonucunu çıkarmak pek de güç olmayacaktır (Boratav, 1982:282).

EKLER

1) Chester Projesi'nin öngördüğü demiryolu ağını ve petrol kaynaklarını gösteren harita.

2) 25 Eylül 1923 tarihli *L'Economiste d'Orient* dergisinde yayımlanan ve Gordon, 1932:133-4'te ve Tezel, 1970b:314'te, Chester Grubu'yla yapılan "Tarım Anlaşması"nın metni için kaynak olarak gösterilen, ancak Chester Grubu'yla ilgisi olmayan anlaşma metni.

KAYNAK: "Nouveau Contrat pour les Machines Agricoles", *L'Economiste d'Orient*, 25 Septembre 1923, İstanbul, s. 350-352.

3) Almanca bir dergide yayımlanan, Chester Grubu'nun almış olduğu "Tarım Anlaşması"nın Türkçe çevirisi.

KAYNAK: Dr. Karl Krüger, "Ein türkisch-amerikanischer Wirtschaftsvertrag", *Wirtschaftspolitische Rundschau*, c. II, sayı 7/8, 1923 , s. 92-94.

KARADENİZ
BULGARİSTAN
YUNANİSTAN
Edirne
İSTANBUL
Dedeağaç
MARMARA
Ereğli
Düzce
Bursa
Bandırma
Ankara
Sungurlu
Eskişehir
Afyonkarahisar
Tuz Gölü
İzmir
(Yun.)
Konya
Isparta
Antalya
Onikî Ada (İtal.)
Rodos
CARTELORIZZO (İtalya)
GİRİT (Yun.)
AKDENİZ
KIBRIS (İng.)
Adana
Mersin
Ulukışla
Yumurtalık
İskenderun
Trablusşam
Beyrut
Humus
Şam
Halep
Fırat
Samsun
Havza
Çorum
Amasya
Zile
Musaköy
Sivas
Tirebolu
Ardahan
Poti
Batum
Tiflis
SOVYET RUSYA
Erivan
Erzurum
Bayazid
Çaltı
Mezre
Harput
Erganı Maden
Diyarbakır
Mardin
Nusaybin
Musul
Kerkük
Teknt
Dicle
Süleymaniye
Bağdat
Tebriz
Urmiye
Mevcut Demiryolları
Chester İmtiyazı 40 Km. Genişliğindeki Bölge
Tahmini Petrol Yatakları
0 50 100 200 mil

EK-1

EK-2

NOUVEAU CONTRAT POUR LES MACHİNES AGRİCOLES

Entre le Commissariat de l'Economie Nationale du Gouvernement de la Grande Assemblée Nationale de Turquie, d'une part et Messieurs Faik Sabri Bey, l'un des fondateurs et directeurs de la Société Commerciale et Industrielle *La Sakaria*, 42 rue de Clichy, à Paris et Noury Aziz Bey, commerçant ayant élu domicile à l'imprimerie de "Yeni Gün" à Angora, d'autre part, il a été convenu ce qui suit:

1. Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz s'engagent, dans les conditions suivantes, à introduire et à vendre en Turquie les machines et instruments agricoles; à se procurer et délivrer au Commissariat de l'Economie Nationale toutes les fournitures agricoles qui lui seront nécessaires et à installer dans les endroits désignés par le Commissariat, des ateliers de réparation et des dépôts pour ces machines et instruments ainsi que leurs pièces de rechange.

2. Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz sont tenus de créer après la signature du présent contrat, une sociétéanonyme turque pour l'exécution de ce contrat, tout en appliquant les clauses. Dans le cas où cette société ne serait pas constituée dans les quatre mois à partir de la signature de ce contrat, le Commissariat de l'Economie Nationale pourra appliquer les prescriptions de l'article 17. Le nom de la société turque à créer sera (La Société Anonyme Turque de Machines, d'Instruments et de Fournitures Agricoles). Son capital est fixé à 50.000 Ltqs. divisé en 5.000 actions de 10 Ltqs. chacune. Ses actions seront nominatives dont 70% seront vendus aux turcs et 30% seront offertes pendant un délai de six mois aux capitalistes étrangers. Le capital de la Société pourra être augmenté suivant les modalités prévues dans ses statuts, acceptés par le Commissariat de l'Economie Nationale et enregistrés.

3. Le Commissariat de l'Economie Nationale, après enquêtes et études, préparera et communiquera à la Société, tous les trois mois, une liste désignant le genre et la quantité des appareils, outils et machines agricoles qui doivent

être introduits pour être vendus au public, dans les différentes régions selon les besoins du pays. La Société expédiera les marchandises indiquées sur cette liste, durant les trois mois suivants, aux dépôts désignés pour être dirigées sur les endroits indiqués par le Commissariat. A la signature de ce contrat, le Commissariat de l'Economie Nationale d'accord avec Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz, établira la liste des appareils, outils et machines agricoles qui formeront la première partie des envois pour la vente au public, ainsi que celle de sa première commande. Sauf cas de force majeure légitimes et justifiés comme état de guerre, incendie, inondation, accident, grève, ces marchandises seront expédiées aux ports désignés dans un délai de quatre mois à partir de la remise de la liste signée par le Commissariat.

4. La Société à créer installera dans les endroits désignés par le Commissariat suivant l'article 1er du présent contrat, trois ateliers de réparation, dans les trois mois qui suivront son enregistrement. Le nombre de ces ateliers de réparation sera porté à huit dans les six mois à partir de l'achevement des trois premiers et à douze dans les six mois à partir de l'achevement du huitième. Ces ateliers seront d'une forme et d'importance suffisante pour la réparation des outils et machines introduits et le projet y relatif établi en commun accord, sera annexé à ce contrat.

5. La Société pourra construire en Turquie la totalité ou une partie des appareils, outils et machines et pourra préparer également en Turquie les fournitures agricoles faisant l'objet du présent contrat.

6. La Société pourra installer une ou plusieurs fermes modèles dans les endroits qui lui paraîtraient propices pour la démonstration au public des outils et machines introduits. Pour ce, le Commissariat de l'Economie Nationale appuyera les démarches de la Société auprès des services compétents, pour que des terrains cultivables inoccupés et d'une superficie suf fisante soient concédés gratuitement à la Société.

7. La Société pourra faire des ventes au comptant et accepte la vente à terme pour les cultivateurs qui le désireraient. Pour les ventes à terme, les créances doivent être garanties par la Banque Agricole. Dans les ventes à terme, sur les prix de vente la Société percevra un intérêt qui ne sera pas supérieur au taux légal. Seulement si le client paye sa dette avant l'expiration de son terme, l'intérêt sera calculé jusqu'au jour du règlement.

8. La durée de ce contrat est de cinq années à partir de la date de signature. Le Commissariat de l'Economie Nationale prend l'engagement de passer à Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz ou à la Société à créer par eux, après entente sur les prix, toutes les commandes pour ses achats de machines et instruments agricoles et d'engrais chimiques, avec les montants existants dans son budget général et affectés à ces achats. Le Commissariat de l'Economie Nationale fera connaître à la Société le genre, le type et les qualités scientifiques des appareils, outils et machines commandés et la Société pourra, d'accord

avec le Commissariat, faire fabriquer les mêmes genres et types chez les fabricants qu'elle préférera. Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz ou la Société qu'ils vont créer, ne seront pas forcés d'exécuter certaines commandes du Commissariat de l'Economie Nationale concernant les fournitures indiquées dans cet article, dans le cas où ils s'y réfuseraient.

9. Les prix de revient et de vente seront fixés tous les trois mois au moment de la remise des listes indiquées dans l'article 3, par une commission de quatre experts, dont deux désignés par le Commissariat de l'Economie Nationale et deux par la Société. Pour fixer les prix, la commission prendra en considération l'état des différents marchés intérieurs et extérieurs ainsi que les qualités et les particularités des machines et instruments. Le prix de revient est déterminé par les prix des fabriques ou d'achats indiqués sur les factures légalisées des fournisseurs, majorés de toutes sortes de dépenses indispensables faites pour les marchandises de leur lieu d'achat jusqu'aux dépôts, comme les frais de transport, l'assurance, l'impôt de la douane pour les marchandises passibles de droits ainsi que les déficits constatés entre les recettes brutes des ateliers de réparation et leurs dépenses. Les appointements des employés, les salaires et les frais de bureaux et loyers n'interviendront pas dans les prix de revient et seront à la charge de la Société. Le tarif des ventes est obtenu en ajoutant aux prix de revient un bénéfice pour la Société. Le bénéfice de la Société sur le prix de vente est de 15% pour tout appareil, outils, machines et fournitures introduits de l'étranger. Pour ceux construits et préparés en Turquie, ce bénéfice pourra être augmenté jusqu'à 25%. Des tarifs ainsi établis et acceptés par le Commissariat et la Société seront applicables pendant trois mois. Seulement comme il sera impossible de fixer d'avance des prix pour les fournitures agricoles comme semences et engrais chimiques, qui sont sujets aux fluctuations journalières des marchés, les factures d'achats légalisés pour les commandes relatives à ces sortes de marchandises seront remises à la commission des experts qui en fixera les prix pour chaque opération suivant les conditions précitées. Si la totalité ou une partie des appareils, outils et machines et de pièces de rechange se trouvant dans les dépôts n'a pas été vendus durant les trois mois, on se trouve devant la nécessité de les ajouter aux stocks à venir des trois mois suivants; les nouveaux prix seront établis suivant les prix moyens obtenus d'après ceux des anciens stocks et ceux du nouvel envoi. La Société communiquera chaque mois au directeur ou fonctionnaire de la Direction de l'Agriculture le plus proche de ses dépôts un rapport mensuel indiquant le nombre des appareils, outils, machines vendus et le stock restant dans les dépôts.

10. Les tarifs de vente seront établis en monnaie turque en cours.

11. Les engagements indiquées dans ce contrat ne constituent pas pour la Société une sorte de concession ou d'exclusivité, la Société n'ayant pas le droit de prendre le titre d'Agent unique autorisé à introduire en Turquie les appa-

reils et machines agricoles. La Société a le droit d'apporter et de vendre d'autres modèles d'appareils, outils et machines agricoles et accessoires indiqués dans les listes qui lui seront remises par le Commissariat.

12. La Société doit assurer la solidité de tous les appareils et machines agricoles et de leurs accessoires soit au point de vue de la fabrication soit au point de vue de matériaux. Elle s'engage en outre de changer ou de réparer gratuitement les machines ouleurs parties qui seraient défectueuses au point de vue de fabrication ou matériaux.

13. Le Commissariat de l'Economie Nationale accordera toutes facilités et concours aux transactions de la Société.

14. La Société enverra chaque année à ses frais et charges, y compris leurs frais de voyages, dix jeunes turcs, choisis d'un commun accord avec le Commissariat, aux fabriques de l'Europe pour en faire des contre-maitres pour ses dépôts et ateliers de réparation. Les employés des ateliers et des dépôts seront turcs.

15. Les engagements de Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz ou de la Société à créer, prévue par le présent contrat seront exécutés sauf cas de force majeure légitimes et justifiés comme état de guerre, incendie, inondation, accident, grève. Les délais des engagements du présent contrat seront prolongés au cas d'un retard provenant des cas de force majeure, d'un délai égal à ce retard.

16. Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz remettront au Commissariat de l'Economie Nationale, à la signature de ce contrat et pour la bonne exécution de ses clauses, une lettre de garantie de banque de Ltqs. Cinq Mille (5.000). Cette garantie sera restituée à messieurs Faik Sabri et Noury Aziz aussitôt que la première partie des appareils et machines agricoles et de leurs accessoires indiqués dans l'article 3 seront débarquées aux ports turcs. En cas contraire la Banque versera, sur l'ordre du Commissariat, le susdit montant à la caisse du fisc.

17. Le présent contrat sera annulé par le Commissariat sans que celui-ci soit obligé de communiquer des protêts et d'avoir recours aux formalités judiciaires, si Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz ou la Société à créer par eux n'exécutaient pas leurs engagements sans cas de force majeure légitimes et justifiés, comme état de guerre, incendie, inondation, accident, grève. Dans ce cas toutes leurs opérations seront soumises aux dispositions générales de la législation courante.

18. Toutes contestations et difficultés surgissant entre le Commissariat de l'Economie Nationale et Messieurs Faik Sabri et Noury Aziz ou la Société à créer par eux, pour l'interprétation ou l'application d'une des clauses de ce contrat, seront soumises à l'arbitrage. Si les arbitres désignés par les deux parties ne tombaient pas d'accord, le différend sera tranché par un surarbitre désigné par les contractants et sa décision sera décisive pour les deux parties. En

cas de divergence sur la personne de ce surarbitre, celui-ci sera désigné par la Chambre de Commerce de Constantinople.

19. Ce contrat a été fait et signé à Angora.

Le 11 Septembre 1923.

EK-3

TÜRK-AMERİKAN EKONOMİK ANLAŞMASI

Dr. Karl Krüger

Yeni Türkiye'nin Batılı güçlere siyasal eklemlenmesi en azından kaba çizgileriyle başarıldığından bu yana, Ankara hükümeti ülkesinin gerçek iktisadi inşasına da başladı. Hükümet kendine güven kazanıp, yabancı sömürüye ve yabancı çıkarlara etkili bir şekilde karşı durdukça, yabancı yardıma karşı çekingenlik de yavaş yavaş ortadan kalkıyor. Bunun sonucunda ulusal meclis geçtiğimiz günlerde özellikle Doğu Anadolu'yu demiryollarına kavuşturacak olan büyük Amerikan Chester projesini onayladı. Gerçi Amerikalılar bu projeyle oradaki petrol yatakları üzerindeki nüfuzlarını güvence altına almayı hesaplıyorlar, ama Türk İktisat Vekili Mahmut Esad Bey, Türkiye'nin inşasının yalnızca tarımın kalkınmasıyla mümkün olduğunu, Chester girişiminin de öncelikle bunun için uygun olduğunu açıkça söyledi. Mahmut Esad Bey'e göre, eğer bu imtiyaz, bundan 15 yıl önce, Amerikalılar projeyle hükümete ilk olarak müracaat ettiğinde verilmiş olsaydı, şimdi Doğu Anadolu daha yüksek bir refah düzeyine çoktan ulaşmış olurdu.

Bu görüşten hareketle, yani tarım ekonomisinin her türlü araçla teşvik edilmesi gerektiği tespitiyle, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin iktisat vekili mart ayının ortasında, New York'ta bulunan, Dr.Chester'ın kontrolündeki "Ottoman American Development Company" (bölüm başkanı Kennedy) ile Anadolu'nun cömertçe tarım makina ve aletleriyle donatılması konusunda anlaştı.

Bu anlaşmayla ilgili olarak Meclis'te yapılan tartışmada iktisat vekili, tarımda bu tür aletlere olan ihtiyacın karşılanması için, kesin araştırmalara göre 3.500.000 Türk lirasının üzerinde bir paranın gerekli olduğunun anlaşıldığını, yalnızca Adana ili için 500.000 Türk lirasına ihtiyaç olduğunu açıkladı. Amerikan şirketi tamir ve bakım atölyeleri açmakla, ancak bütün işletmelerde Türk işgücünü kullanmakla yükümlüydü. Böylece Mahmut Esad Bey, 10 yıl içinde en az 2000 ila 3000 yerli teknisyen vb. için iş sahası açılacağını vaad ediyordu. Ankara ve Adana'da mevcut her iki teknisyen okulu bu hedefi karşılayacak durumda değildi. Ayrıca eğer dağıtım daha iyi organize edilirse, ki Ame-

rikalılar bununla da yükümlüydü, bu sözleşmenin ekonomik yararları açıkça görülecek ve her türlü riziko ortadan kalkacaktı. Yine de ülkeye gelen malzemelerin kötü kullanımı önlenmeli, ya da bir zamanlar Almanya'dan getirilen ve zamanında 50.000 Türk lirası değerindeki cihaz ve makinaların pazarlama organizasyonunun eksikliği nedeniyle depolarda paslanması gibi durumlar tekrarlanmamalıydı. Ziraat Bankası'nın memurları bankacılık alanını gerçi iyi biliyorlardı, ama dağıtımın organizasyonu konusunda yabancı yardım lazımdı.
Aşağıda anlaşmanın 23 Mart 1923'te resmi gazete olan "Hâkimiyet-i Milliye"de yayımlanan Türkçe metninin tam çevirisini veriyorum:
1."The Ottoman Am. Devt. Co." Türkiye'ye tarım alet ve makinaları getirmek ve dağıtmakla yükümlüdür. İktisat Vekaleti'yle birlikte kararlaştırılacak yerlerde sözkonusu alet ve makinalar için tamir atölyeleri, yedek parça için depolar ve bakım atölyeleri kuracak ve açacaktır. Ayrıca İktisat Vekaleti ile birlikte bu işler için gerekli organizasyonu yapmakla yükümlüdür.
2. "The Ott. Am. Devt. Co." bu anlaşmanın imzalanmasından sonra, en geç üç ay içinde, tarım alet ve makinalarından oluşan ilk partiyi İktisat Vekaleti ve şirketin birlikte hazırlayacağı bir plan dahilinde Türk limanlarına nakletmek ve boşaltmakla yükümlüdür.[1]
3. "Ott. Am. Devt. Co." bu anlaşmanın imzalanmasından sonra, en geç üç ay içinde bir anonim şirket kuracak ve bu anlaşma neticesinde sahip olduğu bütün hak ve yükümlülükleri, bütün alacak ve verecekleri de dahil olmak üzere bu şirkete devredecektir.
4. Kurulacak ticari şirketin adı ..... dır. Bir ay sonra sermayesinin %76'sını Türk hissedarlara satmak ve devretmek zorundadır. Toplam hisselerinin %40'ı ülke içindeki ve dışındaki Türk vatandaşlarına devrolduktan sonra, şirket Türk şirketi niteliği kazanır. Eğer tersi olursa, yani hisselerin %60'ından fazlası Amerikalılarda ya da yabancı ellerde kalırsa, Amerikan şirketi niteliğini koruyacaktır. Bu durumda adı geçen şirket yabancı şirketlerle ilgili Türk yasa ve düzenlemelerine tabidir.
5. 2.maddede belirtilen ilk teslimattan sonra ülkeye getirilecek tarım alet ve makinaları konusunda şirkete her yılın en geç eylül ayında İktisat Vekaleti tarafından hazırlanmış bir plan verilecektir.
Alet ve makinalar tarımda gerçekten gerekli oldukları mevsimlerde teslim edilmek zorundadır. İthalat, nakliye ve satışa ilişkin bütün bilgiler mart, haziran, eylül ve aralık aylarının başında, yani her çeyrek yılda bir şirket tarafından liste halinde İktisat Vekaleti'nin bilgisine sunulacaktır.
6. 2.maddede belirtilen teslimatın Türk limanlarına yapılmasından hemen sonra, şirket açmakla yükümlü olduğu tamir atölyelerini, yedek parça depolarını ve bakım atölyelerini kurmaya başlayacaktır. Bu çalışmaların başlamasından beş ay sonra en az beş tamir atölyesi hazır hale getirilecektir. Bu beş tamir atöl-

---

1 New York'tan *Konstantinopeler Blaetter*'in bildirdiğine göre ilk parti 19 Haziranda boşaltılmıştır.

yesinden birincisi mobil olarak vagonlarda kurulacaktır. Kuruluş çalışmalarından bir yıl sonra tamir atölyelerinin sayısı on ikiye ulaşacaktır.
7. Tamir atölyesi, yedek parça deposu ve bakım atölyelerinin sayısı, büyüklüğü ve donanımı, şirketin o tarihe kadar ithal ettiği alet ve makinalara göre ayarlanacaktır. Asgari düzey sözleşmenin her iki tarafınca birlikte belirlenecektir. Tamir atölyesi, yedek parça deposu ve bakım atölyelerinin faaliyet alanı konusunda 5.maddeye göre mart, haziran, eylül ve aralık aylarının başında İktisat Vekaleti'ne ayrıntılı raporlar verilecektir.
8. Şirket anlaşmada ele alınan tarım alet ve makinalarını ve aksamlarını tamamen ya da kısmen Türkiye'de üretebilir.
9. Alet ve makinaların kullanım şeklini göstermek için, bir ya da birkaç zirai deneme çiftliği kurulacaktır. Bu çiftlikler İktisat Vekaleti'nin özel bir sözleşmeyle şirkete tahsis edeceği tarıma uygun alanlarda kurulacaktır. Fesih halinde ya da sözleşme sona erdiğinde söz konusu alanlar bütün teknik donanımı ile birlikte, sözleşmede belirtilen şartlar dahilinde devlete devredilecektir. Hükümet kendi isteğiyle sözleşme sona ermeden de bu deneme çiftliklerini bütün donanımı ile birlikte satın alabilir. Satış tutarı şirket ve İktisat Vekaleti'nin kararlaştıracağı bilirkişiler tarafından belirlenir. Ancak, saptanan tutarın %15 fazlası ödenecektir.
10. Şirket prensip olarak zirai alet ve makinaları aksamıyla birlikte taksitle satmaya razıdır. Taksit süreleri ve diğer koşullar alet, makina ve aksamının niteliğine ve ciro tutarına göre ayarlanacaktır. Bu konunun ana hatları bu anlaşmanın imzalanmasından sonra şirket ve İktisat Vekaleti arasında hazırlanacak özel bir protokolle belirlenecektir.
11. Şirket alıcıların isteği üzerine peşin satış da yapabilir.
12. Satış fiyatları, her iki tarafın belirleyeceği bilirkişilerin fiyat listesine göre saptanacaktır. Hem İktisat Vekaleti'nin hem de şirketin onaylayacağı fiyat listeleri, taraflardan birinin önerisiyle her 15 Ocak ve 15 Ağustosta yeniden gözden geçirilebilir. Bu fiyat listelerinde maliyet fiyatına, yurt dışından ithal edilen mallarda %15, ülke içinde üretilen alet ve makinalarda %25 artış yapılabilir. Satış fiyatına temel teşkil edecek maliyet fiyatı nakliye masrafları, sigorta, idari masraflar, komisyon, satış giderleri vb. üzerinden hesaplanır.
13. Fiyat listeleri iki nüsha olarak hazırlanır. 1.nüshada makina vb. fiyatları dolar olarak, 2.nüshada ise Türk lirası olarak verilir. Hem peşin, hem de taksitle satış Türk lirası üzerinden yapılır.
Taksit ödemelerinde söz konusu tutar dolar ve Türk lirası cinsinden belirtilir. Alıcının taksidi Türk lirasıyla ödediği gün, dolarla Türk lirası tutar arasında değer farkı varsa şu yol izlenir: Eğer Türk lirası daha değerliyse aradaki fark Ziraat Bankası'nın alacak hesabına, tersi durumda, yani dolar daha yüksekse, şirketin Ziraat Bankası'nda açtığı hesaba yazılır. Marttan şubata kadar uzanan bir satış yılında taksit ödemelerinde alacak hesabı şirketin hesabından daha düşükse, aradaki fark banka tarafından şirkete ödenir. Tersi durumda alacak hesabındaki fazlalık Ziraat Bankası'na kalır.

14. 100 Türk lirasını aşan taksitlerde, şirket Ziraat Bankası'nın alıcıya kefil olmasını isteyebilir.
15. Eğer her marttan şubata dek uzanan bir satış yılında, hem bakanlığın 5. maddeye göre saptadığı, hem de bunun dışında 19. maddeye göre şirketin kendi sunduğu zirai alet ve makinaların, peşin ve taksitle satışlarının toplam cirosu 400.000 Türk lirasının altındaysa, İktisat Vekaleti ve -bu anlaşmaya bağlı olarak- Ziraat Bankası, eksik tutarı karşılamak için, fiyat listesinden %5 daha ucuza olmak üzere gerekli miktarda cihaz ve aksamını satın almakla yükümlüdür. Bu yükümlülük altı yıl için geçerlidir. Eğer yalnızca ilk üç yılda, şirketin gerçekleştirdiği ciro üçüncü yılın sonunda 3.000.000 Türk lirasına ulaşmışsa, hükümetin geri kalan üç yıl için bir güvence vermesine gerek kalmaz.
Şirket İktisat Vekaleti'yle birlikte hazırladığı listedeki alet, makina ve aksamını, her yıl düzenli olarak eksiksiz durumda Türkiye'ye ithal etmekle yükümlüdür.
16. İktisat Vekaleti şirkete faaliyetlerinde kolaylık gösterecek, destek sağlayacaktır.
17. Şirket sattığı bütün alet, makina ve aksamının malzeme ve markasının kalitesini garanti eder, malzeme ve markanın kusurlu olduğunun belirlendiği özel ya da genel durumlarda, telafi etmekle yükümlüdür. Alıcı ve şirket arasında kusurun saptanması konusunda çıkabilecek muhtemel anlaşmazlıklarda Vekalet ve şirket tarafından birer hakem tayin edilir. Yine de anlaşma sağlanamazsa, sözleşmenin her iki tarafınca belirlenecek bir üst hakemin sözü, alıcı ve şirket tarafından nihai olarak kabul edilmek zorundadır.
18. Bu anlaşmada öngörülen imalat ve organizasyon işlerinde çalışacak memurlar, örnek çiftliklerde çalışacak görevli ve hizmetlilerin yanısıra, tamir ve bakım atölyelerindeki usta ve işçiler Türk olmak zorundadır. Uygun Türk uyruklular bulunamadığı durumda, eğer başka çare yoksa, yabancı teknik uzmanlar çalıştırılabilir.
19. Bu anlaşmada belirtilen hak ve yükümlülüklerin hiçbiri şirket için bir imtiyaz ya da tekel niteliği taşımaz. Ayrıca şirket, Türkiye'ye zirai alet ve aksamını ithal iznine sahip olan başka bir acentanın ismini kullanma hakkına da haiz değildir. Şirket yalnızca İktisat Vekaleti'nin 5. maddeye göre belirlediği listedeki alet ve aksamını, başka bir şekilde ithal edip, piyasaya sürebilir.
20. Şirketin bu anlaşmayla üstlendiği yükümlülüklerin yerine getirilmesinde mücbir sebepler dikkate alınmaz. Yükümlülüklerin yerine getirilmesinde mücbir sebepler nedeniyle olabilecek aksamalar teslimat süresinden mahsup edilir. Mücbir sebeplerin neden olduğu zararlar konusundaki anlaşmazlıklarda, şirket ve İktisat Vekaleti tarafından atanan hakemin kararına uyulur. Eğer uyuşmazlık giderilemezse, anlaşmanın her iki tarafının belirleyeceği üst hakemin kararı taraflar için bağlayıcıdır.
21. "The Ott. Am. Devt. Co." anlaşmanın imzalandığı gün yükümlülüklerini nihai olarak yerine getireceğinin garantisi olarak "Banque Ottomane"a 5000 Türk liralık bir tutar yatırmak zorundadır. Bu garanti tutarı, 2. maddede be-

lirtilen ilk teslimatın Türk limanlarında gerçekleşmesinden sonra şirkete geri ödenecektir.
22. Eğer şirket ve halef şirketi, yukarıda belirtilen yükümlülüğü mücbir sebepler olmaksızın yerine getirmezse, anlaşma iptal olur; bu durumda şirketin ve halef şirketinin bütün işlemleri genel olarak yürürlükteki yasalara göre kovuşturulur.
23. Bu anlaşma, imzalandığı günden hesaplanmak ve 15. maddede düzenlenen garanti süreleri de dikkate alınmak üzere, 3 ya da 6 yıl içinde sona erer.
24. Bu anlaşma 12 Mart 1339/1923'te Ankara'da yapılmıştır.

(imzalar)

KAYNAKÇA

1. BİRİNCİL KAYNAKLAR

A) Yayımlanmış Belgeler

AMDP-I (1981): *Atatürk'ün Milli Dış Politikası. (Milli Mücadele Dönemine Ait 100 Belge) 1919-1923,* c. 1, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara.

Düstur: *3'üncü Tertip*, c. IV.

GPEK: Lepsius, Johannes, Albrecht Mendelssohn Bartholdy ve Friedrich Timme (ed.), *Die Grosse Politik der eorpäischen Kabinette, 1871-1914*, 40 cilt, Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte mbH., 1922-1927.

PRFRUS: *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, Government Printing Office, Washington, 1921 (Cilt I ve II), 1922 (Cilt I ve II), 1923 (Cilt I ve II),

TBMM-ZC: *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre I, Cilt 28, İçtima 20 (8.4.1923).

TBMM-ZCa: *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre I, Cilt 29, İçtima 21 (9.4.1923).

B) Dönemin Basını

i) *Türkçe Basın*

Vatan

"Mister Kenedi ..." (Ahmet Emin), 26 Mart 1923.

"Şarki Anadolu Şömendiferi Projesi" (Ahmet Emin), 28 Mart 1923.

"Çester İşi" (Ahmet Emin), 7 Nisan 1923.

"Alat-ı Ziraiye", 9 Nisan 1923.
"Çester Projesi Kabul Ediliyor", 9 Nisan 1923.
"Yeni Ankara Hakkında Çester'in Tasavvuru", 9 Nisan 1923.
"Çester Projesi", 1 Mayıs 1923.
"Çester İmtiyazı Çestersiz mi Oluyor", 6 Mayıs 1923.
"Çester Cephesinde Dahili İhtilaf", 9 Haziran 1923.
"Çester İmtiyazı", 13 Haziran 1923.
"Çester Kenedi İhtilafi", 28 Haziran 1923.
"Mr Kenedi İmza Edilen Mukavelenamede Tadilat Taleb Edecekmiş", 9 Ekim 1923.
"Kenedi Fransızlarla Anlaşıyor", 26 Ekim 1923.
"Çester Projesi", 1 Kasım 1923.
"Kenedi'nin Telgrafi", 23 Kasım 1923.

Tan
"Şarki Anadoluda Yapılacak Şimendifer Hududu", 4 Şubat 1923.
"Çester Projesi", 12 Şubat 1923.
"Çester Projesi Etrafında", 20 Şubat 1923.
"Çester Projesi Münasebetiyle", 21-23 Şubat 1923.
"Çester Projesi Etrafında", 25 Şubat 1923,

ii) ***Almanca Basın***

Bautechnick. Fachschrift für das gesamte Bauingeniurwesen
"Das Chester Konzession", Yıl 2, Sayı 43, 5 Kasım 1923.

BfvRuV (Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre)
"Die amerikanischen Kapitulationen und das Chester Projekt", Yıl 7, Sayı 6, Aralık 1911.

Deutsche Allgemeine Zeitung
"Das Chester-Projekt", 21 Nisan 1923.

Deutsche Bauzeitung
"Das amerikanische Chester-Abkommen mit der Türkei über Bahnbauten in Kleinasien", 4 Temmuz 1923.

Europäische Gespräche
"Chester-Konzession", Sayı 1-2, 1923

Frankfurter Zeitung
"Das Erdöl in der Weltpolitik", 9 Aralık 1922.

Münchener Neuste Nachrichten
"Der Chester-Vertrag", 22 Nisan 1923.

Neue Zuricher Zeitung
"Chester-Konzession", 27 Nisan 1923.

WRPJ (Wirtschaftspolitische Rundschau der Preussischen Jahrbücher)
"England, Frankreich und der Orient" (Dr. Arthur Dix), Cilt II, Sayı 1/2, 23 Aralık 1922.
"Die griechisch-türkische Frage und der Freiheitskrieg der Kemalisten", Cilt II, Sayı 1/2, 23 Aralık 1922.
"Wortlaut des Türkischen Nationalpaktes vom 28. Januar 1920", Cilt II, Sayı 1/2, 23 Aralık 1922.
"Petroleumpolitik", Cilt 1, Sayı 2/3, 1923.
"Mossuldiplomatie und Weltpolitik" (Dr. Karl Hoffman), Cilt II, Sayı 5/6, 1923.
"Das Chesterabkommen" (Dr. Karl Hoffmann), Cilt II, Sayı 7/8.
"Ein türkisch-amerikanischer Wirtschaftsvertrag" (Dr. Karl Krüger), Cilt II, Sayı 7/8.

iii) ***Fransızca Basın***

L'Economiste d'Orient
"Nouveau Contrat pour les Machines Agricoles", 25 Eylül 1923.

iv) ***İngilizce Basın***

The Near East
"Rival to Baghdad Line. American View of Anglo-Russian Scheme", 29 Mayıs 1917.
"The Future of Mesopotamia and Syria", 1 Haziran 1917.
"The Mesopotamian Oilfields. Germany and the Baghdad Railway", 6 Ekim 1917.
"Germany and Turkey. British and German Commercial Methods", 16 Kasım 1917.

The Economic Review
"Concessions and Reconstruction in Turkey", cilt VIII, 26 Ekim 1923.

Aşağıda, 1918 ile 1923 yılları arasındaki sayılarının tamamını incelediğim ve çoğu Amerika'da yayımlanmış olan İngilizce dergilerin listesini veriyorum.
Kitapta, bu dergilerden aylık olanlarına gönderme "derginin kısaltmış adı, yıl/ay: sayfa" şeklinde, haftalık olanlara ise "derginin kısaltılmış adı, yayın tarihi: sayfa numarası" şeklinde verilmiştir.

(CH) Current History
(FA) Foreign Affairs
(LA) Living Age
(NAR) North American Review
(PSQ) Political Science Quarterly
(Annals) The Annals
(TAM) The Atlantic Monthly
(TCR) The Contemporary Review
(TNR) The New Republic

2. İKİNCİL KAYNAKLAR (KİTAPLAR VE MAKALELER)

Abisel, M. Arslan (1948): *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara Basımevi, Ankara.
Adıgüzel, Emre (ed.) (1985): *Komintern Belgelerinde Türkiye Kurtuluş Savaşı*, Kaynak Yay., İstanbul.
Adıvar, H. Edip (1962): *Türkün Ateşle İmtihanı*, Çan Yay., İstanbul.
Afetinan, A. (1971): *M. Kemal Atatürk'ten Yazdıklarım*, MEB Basımevi, İstanbul.
Afetinan, A. (1984): *Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara.
Ağaoğlu, Samet (1981): *Kuvayi Milliye Ruhu*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara.
Ahmad, Feroz (1984): *İttihat ve Terrakki, 1908-1914*, Kaynak Yayınları, İstanbul.
Ahmad, Feroz (1986): *İttihatçılıktan Kemalizme*, Kaynak Yayınları, İstanbul.
Akarsu, Bedia (1987): *Çağdaş Felsefe*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul.
Akçam, Taner (1993): *Türk Ulusal Kimliği ve Ermeni Sorunu*, İletişim Yay., İstanbul.
Akgün, Seçil (1981): *General Harbord'un Anadolu Gezisi ve Raporu*, Tercüman Yay., İstanbul.
Akgün, Seçil (1990): "Türkiye Cumhuriyeti Öncesi Amerikan Eğitim Kurumları", (MÜ-TAUM, 1990) içinde.
Akın, İlhan (1976): *Türk Devrim Tarihi*, İstanbul.
Akşin, Sina (1977): "Kurtuluş Savaşı'nda ve Lozan'da İngiltere ve Fransa ile İlişkiler", (İTİA, 1977) içinde.

Akşin, Sina (1980): *100 Soruda Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul.
Akşin, Sina (1983): "Mustafa Kemal Atatürk'ün İktidar Yolu", (Sarc, 1983) içinde.
Akşin, Sina (ed.) (1992): *Türkiye Tarihi 4. Çağdaş Türkiye, 1908-1980*, Cem Yay., İstanbul.
Akyüz, Yahya (1975): *Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoyu (1919-1922)*, Ankara.
Alsan, Cevdet (1976): *Türk Sovyet Halklarının Kardeşliği*, Sorun Yay., İstanbul.
Altan, Mehmet (1986): *Süperler ve Türkiye*, Afa Yay., İstanbul.
Altay, Fahrettin (1970): *10 Yıl Savaş (1912-1922) ve Sonrası*, İnsel Yayınları, İstanbul.
Althusser, Louis (1969): *For Marx*, Penguin University Books, Londra.
Altuğ, Fevzi (1983): *Petrol Sorununun Tarihsel Gelişimi ve Türkiye*, Bursa.
Altuğ, Yılmaz (1981): "Atatürk'ün Dış Politikası", *(Uluslararası Atatürk Konferansı Tebliğleri*, Boğaziçi Ün., İstanbul, 1981) içinde.
Aralov, S. I. (1985): *Bir Sovyet Diplomatının Anıları*, Birey ve Toplum Yay., Ankara.
Armaoğlu, Fahri (1987): *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1980*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
Arndt, H. W. (1982): "Economic Development: a Semantic History", (*Economic Development and Culrural Change*, Cilt 29, Sayı 3) içinde, s. 457-466.
Arnot, Robert P. (1924): *The Politics of Oil*, Londra.
Artuç, İbrahim (1987): *Kurtuluş Savaşı Başlarken*, Kastaş AŞ Yay., İstanbul.
Artuç, İbrahim (1988): *Kurtuluş Savaşı'nın Zorlu Yılları*, Kastaş AŞ Yay., İstanbul.
Atatürk, Mustafa Kemal (1972): *Nutuk*, Cilt I, II ve III, MEB Basımevi, İstanbul.
Avcıoğlu, Doğan (1974a): *Milli Kurtuluş Tarihi, 1838'den 1995'e (Cit 1)*, İstanbul Matb., İstanbul.
Avcıoğlu, Doğan (1974b): *Milli Kurtuluş Tarihi, 1838'den 1995'e (Cilt 11)*, İstanbul Matb., İstanbul.
Avcıoğlu, Doğan (1984): *Türkiye'nin Düzeni, Dün-Bugün-Yarın*, TekinYay.
Aydemir, Şevket (1984): *İkinci Adam, Cilt 1 (1884-1938)*, Remzi Yay., İstanbul.
Aydemir, Şevket (1985): *Tek Adam, Mustafa Kemal, Cilt 3 (1922-1938)*, Remzi Yay., İstanbul.
Aydın, Suavi (1993): *Modernleşme ve Milliyetçilik*, Gündoğan Yay., Ankara.
Aysan, Mustafa (1980): *Atatürk'ün Ekonomik Politikası*, İstanbul.
Aysan, Mustafa (1987): "Atatürk'ün Ekonomik Görüşü", (Feyzioğlu, 1987) içinde.
Ayyubi, Akmal N. (1983): "Avrupa'nın Hasta Adamının Cerrahı ve Asya", (Sarc, 1983) içinde.
Baran, Philip J. (1978): *The Department of State in Middle East: 1919-1045*, Philadephia.
Barnes, Elmer Harry (1930): *World Poltics in Modern Civilization*, Alfred A. Knopf, New York.

Başkaya, Fikret (1991): *Paradigmanın İflası*, Kor Yay., İstanbul.

Başkaya, Fikret (1994): *Kalkınma İktisadının Yükselişi ve Düşüşü*, İmge Kitabevi Yay., Ankara.

Baumgart, Inge & Benneckenstein, Horst (1988): "Die Interessen der Deutschen Bank am mesopotamischem Erdöl", (*Jahrbücher für Wirtschaftsgeschichte*, 1988/1) içinde, s. 49-65.

Baytok, Taner (1970): *İngiliz Belgelerinde Türkiye Kurtuluş Savaşı*, Ankara.

Berkes, Niyazi (1965): *200 Yıldır Neden Bocalıyoruz*, İstanbul.

Berkes, Niyazi (1975): *Türk Düşüncesinde Batı Sorunu*, Bilgi Yay., Ankara.

Black, C. E. (1989): *Çağdaşlaşmanın İtici Güçleri*, çev. M. Fatih Gümüş, V Yay., Ankara.

Bodger, Alan (1984): "Russia and the End of the Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.

Borak, Sadi (1981): *Atatürk'ün Gizli Oturum Konuşmaları*, İstanbul.

Boratav, Korkut (1977): "1923-1939 Yıllarının İktisadi Politikası Açısından Dönemlendirilmesi", (İTİA, 1977) içinde.

Boratav, Korkut (1982): *Türkiye'de Devletçilik*, Ankara.

Boratav, Korkut (1992): "İktisat Tarihi (1908-1980)", (Akşin, 1992) içinde.

Bosworth, R. J. B. (1984): "Italy and the End of the Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.

Braudel, Fernand (1990): *Akdeniz. Mekân ve Tarih*, Metis Yay., İstanbul.

Braudel, Fernand (1991): *Maddi Medeniyet ve Kapitalizm*, çev. Mustafa Özel, Ağaç Yay., İstanbul.

Braudel, Fernand (1992): *Tarih Üzerine Yazılar*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara.

Bridge, F. R. (1984): "The Habsburg Monarchy and the End of the Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.

Bryson, A. Thomas (1979): *U.S- Middle East, Diplomatic Relations, 1784-1918 (Bibliography)*, Metuchan.

Bulutoğlu, Kenan (1970): *Türkiye'de Yabancı Sermaye*, İstanbul.

Bury, J. B. (1955): *The Idea of Progress. An Inquiry into its Origin and Growth*, Dover-New York.

Can, Mehmet (1993): *Ortadoğu'da Amerikan Politikası*, Bayrak Yay., İstanbul.

Çavdar, Tevfik (1970): *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul.

Çavdar, Tevfik (1974): *Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri*, İstanbul.

Çavdar, Tevfik (1984): *Talat Paşa*, Dost Yay., Ankara.

CDTA (1983): *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul.

Cerid, Münir (1965): *Petrol Emperyalizmi*, Sol Yay., Ankara.

Chester, E. W. (1983): *United States Oil Policy and Diplomacy*, Westport, Conn.

Davison, Roderic H. (1964): *Turkey- Environmental and Foreign Contributions*, (Ward & Rustow,1964) içinde.

Demir, Ömer (1992): *Bilim Felsefesi*, Ağaç Yay., İstanbul.

Demirbaş, Bülent (1991): *Musul Kerkük Olayı*, Arba Yay., İstanbul.

Demirel, Ahmet (1994): *Birinci Meclis'te Muhalefet. İkinci Grup*, İletişim Yay., İstanbul.

Denny, Ludwell (1930): *Amerika Schlägt England, Geschichte eines Wirtschaftskrieges*, Deutsche Verlags-Anstalt, Berlin-Leipzig.

DeNovo, John A. (1963): *American Interests and Policies in the Middle East, 1900-1939*, The University of Minneasota Press, Minneapolis.

DIE (1973): *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50. Yılı*, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara.

Dilipak, Abdurrahman (1989): *Cumhuriyet'e Giden Yol*, İstanbul.

Doğan, İzzettin (1983): *Atatürk'ün Dış Politikası ve Uluslararası İlişkiler Anlayışı*, İstanbul.

Durand, Daniel (1966): *Petrol: Milletlerarası Petrol Politikası*, çev. Ahmet Angın, Kitapçılık Ticaret Ltd., İstanbul.

Duru, Cihan, Kemal Turan, Abdurrahman Öngeoğlu (1982): *Atatürk Dönemi Maliye Politikası - 1. Kitap*, Ankara.

Duru, Orhan (1978): *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*, İstanbul.

Earle, Edward Mead (1972): *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul (İng.: *Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway*, New York, 1966).

Eisenstadt, S. N. (1984): "The Kemalist Regime and Modernization", (Landau, 1984) içinde.

Eldem, Vedat (1975): "Cihan Harbinin ve İstiklal Savaşının Ekonomik Sorunları", (Okyar, 1975) içinde.

Enisah, C. (1964): "Englisch-amerikanische Gegensätze im Kampf um das Erdöl dem Mittleren Ostens", (*Kolonialismus u. Neokolonialismus in Nordafrika u. Nahost*, Berlin, 1964) içinde.

Erol, Mine (t.y.): *Osmanlı İmparatorluğu'nun ABD ile Yaptığı Ticaret Anlaşmaları*, Damla Matb., Konya.

Erol, Mine (1976): *1. Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu*, Ankara.

Eroğlu, Hamza (1987): "Atatürk'e Göre Millet ve Milliyetçilik", (Feyzioğlu, 1987) içinde.

Eryılmaz, Bilal (1990): *Osmanlı Devletinde Gayrimüslim Teb'anın Yönetimi*, Risale, İstanbul.

Evans, Lavrence (1965): *United State Policy and the Partition of Turkey, 1914-1924*, Baltimore.

Evans, Stephans F. (1982): *The Slow Reapproachment Britain and Turkey in the Age of Atatürk*, The Eothon Press.

Fayerabend, Paul K. (1989): *Yönteme Hayır. Bir Anarşist Bilgi Kuramının Ana Hatları*, Ara Yay., İstanbul, çev. Ahmet İnam.

Fayerabend, Paul K. (1991): *Özgür Bir Toplumda Bilim*, çev. Ahmet Kardam, Ayrıntı Yay., İstanbul.

Fayerabend, Paul K. (1992): "Uzmanlaşma Taraftarı İçin Teselliler", (Lakatos&Musgrave, 1992): içinde, S. 243-283.

Feyzioğlu, Turhan (ed.) (1987): *Atatürk Yolu*, Ankara.

Feyzioğlu, Turhan (1987a): "Atatürk Yolu: Akılcı, Bilimci, Gerçekçi Yol", (Feyzioğlu, 1987): içinde.

Fischer, Louis (1927): *Oel Imperialismus*, Berlin.

Frey, Frederick (1964): "Turkey-Education", (Ward & Rustow,1964) içinde.

Fulton, L. Bruce (1984): "France and the End of the Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.

Gençosman, Kemal Zeki (1980): *İhtilal Meclisi*, Nur Yay., İstanbul.

Giritli, İsmet (1987): "Kemalizm Milli Hâkimiyet ve Cumhuriyet Demektir", (Feyzioğlu, 1987) içinde.

Glaesneck, Johannes (1976): *Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye*, çev. Arif Gelen, Onur Yay., Ankara.

Gordon, James (1932): *American Relations with Turkey, 1830-1930*, Univ. of Pensilvania, Philadelphia.

Gottlieb, W. W. (1957): *Studies in Secret Diplomacy During the First World War*, George Allen & Unwin Ltd., Londra.

Grabill, Joseph (1971): *Protestant Diplomacy and the Near East*, Univ. of Minnesota Press, Minneapolis.

Gökalp, Ziya (1977): *Yeni Türkiye'nin Hedefleri*, İstanbul Matb., İstanbul.

Gökberk, Macit (1983): "Aydınlanma Felsefesi, Devrimler ve Atatürk", (Sacit, 1983) içinde.

Gökman, Muzaffer (1968): *Atatürk ve Devrimleri Bibliyografyası*, MEB Yay., İstanbul.

Gönlübol, Mehmet (1987): "Atatürk'ün Dış Politikası: Amaçlar ve İlkeler", (Feyzioğlu, 1987) içinde.

Groot, De Alexander H. (1981): *The Organization of Western European Trade in the Levant*, Leiden.

Guénon, René (1990): *Niceliğin Egemenliği ve Çağın Alâmetleri*, çev. Mahmut Kanık, İz Yay., İstanbul.

Guénon, René (1991a): *Modern Dünyanın Bunalımı*, çev. Nabi Avcı, Ağaç Yay., İstanbul.

Guénon, René (1991b): *Doğu ve Batı*, çev. Fahrettin Aslan, Ağaç Yay., İstanbul.

Guénon, René (1992): *Maddi İktidar Ruhani Otorite*, çev. Birsel Uzma, Ağaç Yay., İstanbul.

Gürel, Ziya (1989): *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, TTK Yay., Ankara.

Gürsel, Faruk F. (1968): *Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri*, Ak Yay., İstanbul.

Güzel, Şehmus (1985): "Anadolu Bağdat Demiryolu Grevi", (TCTA, 1985, Cilt 3) içinde.

Hamitoğullları, Beşir (1978): "İktisadi Sistemimizin Oluşmasında Lozan Ant.'nın Etkileri", (*Lozanın 50. Yılına Armağan*, İstanbul) içinde.

Haydaroğlu, İlknur Polat (1990): *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Okullar*, TC Kültür Bakanlığı Yay., Ankara.

Hershlag, Z. Y. (1968): *Turkey, the Challange of Growth*, E. J. Brill, Leiden.

Hershlag, Z. Y. (1975): *The Economic Structure of Middle East,* E. J. Brill, Leiden.

Hilav, Sclahattin (1992): "Düşünce Tarihi (1908-1980)", (Akşin, 1992) içinde.

Hettne, Bjorn (1990): *Development Theories and the Three Worlds*, Longman, Londra.

Hoffmann, Karl (1927): *Ölpolitik und angelsaechsischer Imperialismus*, Ring-Verlag, Berlin.

Howard, Harry N. (1966): *The Partition of Turkey*, Howard Fertig, NewYork.

Howard, Harry N. (1974): *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, The John Hopkins Univ., Baltimore.

Hurewitz, Jacob C. (cd.) (1956): *Diplomacy in the Near and the Middle East: A Documentary Record*, c. II, Van Nostrand, Princeton.

Hurewitz, J. C. (1983): "Türk-Amerikan İlişkileri ve Atatürk", (Sarc, 1983) içinde.

Ise, J. (1926): *The United States Oil Policy*, New Haven.

Issawi, (1962): *Oil, the Middle East and the World*, The Washington Papers 4, The Library Press.

Issawi, Charles & Yeganah, M. (1963): *The Economics of Middle Eastern Oil*, Londra.

Issawi, Charles (ed.) (1966): *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, The Univ. Chicago Press, Chicago & Londra.

İğdemir, Uluğ (1986): *Sivas Kongresi Tutanakları*, TTK Yay., Ankara.

İlkin, Selim (1971): "Türkiye Milli İthalat ve İhracat Anonim Şirketi", (*ODTÜ Gelişme Dergisi*, Cilt 1, Sayı 2) içinde.

İlkin, Selim (1981): "Chester Demiryolu Projesi", (*T. İş Bankası Atatürk Sempozyumu*, T. İş Bankası Kültür Yay., İstanbul) içinde.

İnsel, Ahmet (1993): *İktisat İdeolojisinin Eleştirisi*, Birikim Yay., İstanbul.

İTİA (1977): *Atatürk Döneminin Ekonomik ve Toplumsal Sorunları Sempozyumu İstanbul*, İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Mezunları Derneği Yay., İstanbul.

Jaeschke, Gothard (1986): *Kurtuluş Savaşıyla İlgili İngiliz Belgeleri*, çev. Cemal Köprülü, TTK Yay., Ankara.

Jeanniere, Abel (1994): "Modernite Nedir?", (Küçük, 1994) içinde, s. 15-25.
Kamnitzer, Heinz (1949): *Öl und Aussenpolitik*, ADV, Berlin.
Karadağ, Serhat (1969): *Petrol Fırtınası*, İstanbul.
Kars, Zafer (1984): *Belgelerle 1908 Devrimi Öncesinde Anadolu*, Kaynak Yay., İstanbul.
Kawerau, Peter (1958): *Amerika und die Orieantalische Kirchen*, Berlin.
Kaygı, Abdullah (1992): *Türk Düşüncesinde Çağdaşlaşma*, Gündoğan Yay., Ankara.
Kaynak, Muhteşem (1984): "Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", (*Yapıt*, Sayı 5) içinde.
Kazgan, Ahmet (1984): "The Late Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.
KEBTD (1977): *Boğazlar Meselesi, Lozan ve Montrö*, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi 1, Aydınlık Yay., İstanbul.
Kent, Marian (1975): "Agent of Empire? The National Bank of Turkey and Brit. For. Policy", (*The Historical Journal*, Cilt XVII, Sayı 2) içinde.
Kent, Marian (1976): *Oil and Empire*, The Macmillan Press Ltd., Londra.
Kent, Marian (ed.) (1984): *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, George Allen & Unwinn, Londra.
Kent, Marian (1984a): "Great Britain and the End of the Ottoman Empire, 1900-23", (Kent, 1984) içinde.
Keyder, Çağlar (1981): "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Ticaretinin Millileşmesi", (*ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayı) içinde.
Keyder, Çağlar (1982): *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye*, Yurt Yay., Ankara.
Keyder, Çağlar (1983): *Toplumsal Tarih Çalışmaları*, Dost Yay., Ankara.
Keyder, Çağlar (1989): *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, İletişim Yay., İstanbul.
Khairallah, Sheeren (1991): *Railways in the Middle East*, Beyrut.
Kıvılcımlı, Hikmet (1974): *Türkiye'de Kapitalizmin Gelişimi*, Tarih ve Devrim Yay., İstanbul.
Kıvılcımlı, Hikmet (1989): *Osmanlı Tarihinin Maddesi I*, Bibliotek Yay., İstanbul.
Kinross, Lord (1984): *Atatürk*, çev. Necdet Sander, Sander Yay., İstanbul.
Kocabaş, Süleyman (1985): *Türkiye ve İngiltere*, Vatan Yay., İstanbul.
Kocabaş, Süleyman (1988): *Tarihte Türkler ve Almanlar*, Vatan Yay., İstanbul.
Kocabaşoğlu, Uygur (1982): "1919-1938 Dönemi Basınına Toplu Bir Bakış", (*Yıllık- 100. Doğumyılında Atatürk'e Armağan*, BYYO, Ankara) içinde.
Kocabaşoğlu, Uygur (1991): *Kendi Belgeleriyle Anadolu'daki Amerika*, Arba Yay., İstanbul.
Koloğlu, Orhan (1988): *Türk'ü Dünyaya Saydıran Adam*, Yeni Özgür İnsan Yayınları, Ankara.
Kongar, Emre (1977): "Devletçilik ve Günümüzdeki Sonuçları", (İTİA, 1977) içinde, s. 141-75.

Kongar, Emre (1978): *Türkiye'nin Toplumsal Yapısı*, Cem Yay., İstanbul.

Köker, Levent (1990): *Modernleşme, Kemalizm ve Demokrasi*, İletişim Yay., İstanbul.

Kreiser, Klaus (1983): "Modern Avrupa Tarihi İçinde Atatürk", (Sarc, 1983) içinde.

Kuhn, Thomas S. (1982): *Bilimsel Devrimlerin Yapısı*, çev. Nilüfer Kuyaş, Alan Yay., İstanbul (İng.: *The Structure of Scientific Revolutions*, 2 baskı , Chicago University Press, Chicago, 1970).

Kuhn, Thomas S. (1992a): "Eleştirmenlerime Cevap", (Lakatos&Musgrave, 1992) içinde, s. 284-342.

Kuhn, Thomas S. (1992b): "Keşfin Mantığı mı, Yoksa Araştırmanın Psikolojisi mi?", (Lakatos&Musgrave,1992) içinde.

Kumar, K. (1978): *Prophecy and Progress. The Sociology of Industrial and Post Industrial Society*, Penguin, Harmondsworth.

Kurat, Yuluğ T. (1986): *Osmanlı İmparatorluğu'nun Paylaşılması*, Turhan Kitabevi, Ankara.

Kurmuş, Orhan (1982): *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yay., Ankara.

Kurtuluş Savaşımız (1973): *Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl. Kurtuluş Savaşımız (1919-1922)*, T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Gn. Md., Ankara.

Kuruç, Bilsay (1987): *Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi*, Bilgi Yay. Ankara.

Kutay, Cemal (1979): *Türk Milli Mücadelesinde Amerika*, Boğaziçi Yay., İstanbul.

Kuweru, Peter (1958): *Amerika und die Oriantalische Kirchen*, Berlin.

Kuyaş, Nilüfer (1982): "Çevirmenin Sunuşu", (Kuhn, 1970) içinde.

Küçük, Yalçın (1984a): *Türkiye Üzerine Tezler Cilt 1*, Tekin Yay., İstanbul.

Küçük, Yalçın (1984b): *Türkiye Üzerine Tezler Cilt 2*, Tekin Yay., İstanbul.

Küçükömer, İdris (1989): *Düzenin Yabancılaşması*, Alan Yay., İstanbul.

Kürkçüoğlu, Ömer (1978): *Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926)*, SBF Yay., Ankara.

Lakatos, Imre & Musgrave Alan (der.) (1992): *Bilginin Gelişimi ve Bilginin Gelişimiyle İlgili Teorilerin Eleştirisi*, çev. Hüsamettin Arslan, Paradigma, İstanbul.

Lakatos, I. (1992): "Yanlışlama ve Bilimsel Araştırma Programlarının Metodolojisi", (Lakatos&Musgrave, 1992) içinde, s. 111-242.

Landau, Jacob M. (ed.) (1984): *Atatürk and the Modernization of Turkey*, Boulder.

Latouche, Serge (1993): *Dünyanın Batılılaştırılması*, çev. Temel Keşoğlu, Ayrıntı Yay., İstanbul.

Lazarev, M. S. (-): *Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923)*, Özge Yay., Ankara.

Leonid-Fredrich (1985): *Ankara 1920*, Kaynak Yay., İstanbul.

Lewis, Bernard (1993): *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, TTK Yay, Ankara.

Longrigg, Stephan H. (1953): *Iraq, 1900-1950. A Political, Social and Economic History*, Oxford Univ. Press, Londra.

Longrigg, Stephan H. (1968): *Oil in the Middle East*, Oxford Univ. Press, Londra-New York.

Luxemburg, Rosa (1984): *Gesamelte Briefe, Band 5*, Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED, Dietz Verlag, Berlin.

Mac Beth, B. S. (1985): *British Oil Policy*, Londra.

Macfie, A. L. (1975): "The British Decision Regarding the Future of Constantinople", (*The Historical Journal*, Cilt XVIII, Sayı 2) içinde.

Mardin, Şerif (1983): "Yenileşme Dinamiğinin Tarihsel Koşulları", (Sarc, 1983) içinde.

Mardin, Şerif (1992): *Türk Modernleşmesi*, İletişim Yayınları, İstanbul.

Markow, Walter (Ed.) (1964): *Kolonialismus und Neokolnialismus in Nordafrika und Nahost*, Akedemic-Verlag, Berlin.

Masterman, Margaret (1992): "Paradigmanın Doğası", (Lakatos&Musgrave, 1992) içinde, s. 70-110.

Maunsell, F. R. (1897): "The Mesopotamian Petroleum Field", (*The Geographical Journal*, Cilt IX, Sayı 5, Mayıs 1987) içinde.

Mears, E. G. (1924): *Modern Turkey: A Politico-Economic Interpretation, 1908-1923*, New York.

Mejher, Helmut (1976): *Imperial Quest for Oil in Iraq (1910-1918)*, Londra.

Melzig, Herbert (1937): *Kemal Atatürk*, Sociatats-Verlag, Frankfurt/M.

Meray, Seha L. (1969): *Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar, Belgeler*, A.Ü. SBF Yay., Ankara.

Meriç, Cemil (1994): *Bir Dünyanın Eşiğinde*, İletişim Yay., İstanbul.

Miralay Arif Bey (1987): *Anadolu İnkılabı, Milli Mücadele Anıları (1919-1923)*, Arba Yay., İstanbul.

Moeller, F. Willi (1910): *Die Versorgung der Welt mit Petroleum*, Berlin.

Monroe, Elizabeth (1963): *Britain's Moment in the Middle East*, Baltimore.

Mosley, Leonard (1975): *Petrol Savaşı*, E Yay., İstanbul.

MÜ-TAUM (1990): *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi - Tebliğler*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırma ve Uygulama Merkezi, TTK Yay, Ankara.

Müderrisoğlu, Alptekin (1988a): *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Cilt 1*, Kastaş Yay., İstanbul.

Müderrisoğlu, Alptekin (1988b): *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Cilt 2*, Kastaş Yay., İstanbul.

Müftüoğlu, Mustafa (1993): *Tarihi Gerçekler-2*, Seha Neşr. ve Tic AŞ, İstanbul.

Naci, Fethi (1980): *100 Soruda Atatürk'ün Temel Görüşleri*, Gerçek Yay., İstanbul.

Nadi, Yunus (1955): *Ankara'nın İlk Günleri*, Sel Yay., İstanbul.

Nash, Gerald D. (1968): *United States Oil Policy*, Univ. of Pittsburgh Press, Pittsburgh.

Nearing, Scott & Freeman, Joseph (1966): *Dollar Diplomacy*, New York.

Necefzade, Yakub Kenan (1967): *Sultan 2. Abdülhamit ve İttihad-ı Terakki*, Ülkü Matb., İstanbul.

Nisbet, R. (1980): *History of the Idea of Progress*, Heinemann Education Books, Londra.

Northbourne, Lord (1989): *İlerlemeye Farklı Bir Bakış*, çev. Deniz Özer, İnsan Yay., İstanbul.

Nur, Rıza (1992): *Lozan Hatıraları*, Boğaziçi Yay., İstanbul.

Okyar, Osman (ed.) (1975): *Türkiye İktisat Tarihi Semineri, 8-10 Haziran 1973*, Hacettepe Üniversitesi Yay., Ankara.

Oran, Baskın (1978): "Atatürk'de ve Günümüzde Bağımsızlaşma Haraketleri", (*SBF Dergisi*, Cilt 36, Sayı 4) içinde.

Oran, Baskın (1988): *Atatürk Milliyetçiliği, Resmi İdeoloji Dışı Bir İnceleme*, Dost Yay., Ankara.

Ortaylı, İlber (1983): *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yay., İstanbul.

Ökçün, Gündüz (1971a): *Türkiye İktisat Kongresi*, SBF Yay., Ankara.

Ökçün, Gündüz (1971b): *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*, Ankara Üniversitesi Yay., Ankara.

Ökçün, Gündüz (1975): "1900-30 Yılları Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Şirketler", (Okyar, 1975) içinde.

Öke, Mim Kemal (1987): *Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926)*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yay., İstanbul.

Öke, Mim Kemal (1992): *Belgelerle Türk-İngiliz İlişkilerinde Musul ve Kürdistan Sorunu*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara.

Ölçen, Ali Nejat (1982): *Osmanlı Meclisi Mebusanında Kuvvetler Ayrımı*, Ayça Yay., İstanbul.

Özalp Kazım (1985): *Milli Mücadele, 1919-1920*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.

Özbudun, Ergun (1984): "Bir Yabancı Gazetecinin Ankara Yolculuğu ve Atatürk ile Görüşmesi", (*Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1) içinde.

Özgüler, Halil İbrahim (1983): *Atatürk ve İktisadi Görüşleri*, Şafak Matb. Ankara.

Öztürk, Kazım (1992): *Atatürk'ün TBMM Açık ve Gizli Oturumlarındaki Konuşmaları I-II*, Kültür Bakanlığı, Ankara.

Özyüksel, Murat (1988): *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yay., İstanbul.

Pachter, H. M. (1974): "The Idea of Progress in Marxism", (*Social Research*, Cilt 41, Sayı 1) içinde.

Pamuk, Şevket (1978): "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye", (*ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel Sayı) içinde.

Pamuk, Şevket (1984): *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yay., Ankara.

Pamuk, Şevket (1988): *Osmanlı-Türkiye Ekonomi Tarihi, 1500-1914*, Gerçek Yay., İstanbul.

Parla, Reha (1987): *Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Temelleri. Lozan, Montrö. Türkiye'nin Komşularıyla İmzaladığı Başlıca Belgeler*, Özdilek Matbaacılık Ltd., Lefkoşa.

Paruşev, P. (1981): *Atatürk*, Cem Yay., İstanbul.

Passmore, J. (1970): *The Perfectibiality of Man*, Duckworth, Londra.

Payaslıoğlu, T. Arif (1964): "Political Leadership and Political Parties", (Ward& Rustow, 1964) içinde.

Perinçek, Doğu (1970): *Kemalist Devrim*, Aydınlık Yay., İstanbul.

Perinçek, Doğu (1986): *Osmanlı'dan Bugüne Toplum ve Devlet*, Kaynak Yay., İstanbul.

Petrosyan, Yuriç Asatoviç (1974): *Sovyet Gözüyle Jön Türkler*, Bilgi Yay., Ankara.

Pollard, S. (1971): *The Idea of Progress*, Penguin, Harmondsworth.

Preston, P. W. (1985): *New Trends in Development Theory. Essays in Development and Social Theory*, Routledge & Kegan Paul, Londra.

Quataert, Donald (1983): *Social Disintegration and Popular Resistance in Ottoman Empire*, New York Univ. Pres, New York-Londra.

Quataert, Donald (1985): "19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", (TCTA, 1985, Cilt 6) içinde.

Quataert, Donald (1987): *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, Yurt Yayınları, Ankara.

Ramsaur, E. E. (1982): *Jön Türkler ve 1908 Devrimi*, Sander Yay., İstanbul.

Randall, Stephan J. (1985): *United States Foreign Oil Policy, 1919-1948*, Kingston.

Rathmann, Lothar (1961): *Die Nahostexpansion des deutschen Imperialismus vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des esrten Weltkrieges. Eine Studie über die wirtschaftspolitische Komponente der Bagdadbahnpolitik*, (yayımlanmamış doktora tezi) Leipzig.

Rathmann, Lothar (1964): "Volldampf Vorwärts nach Euphrat und Tigris (1897-1903)", (Markow, 1964) içinde.

Rathmann, Lothar (1982): *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Belge Yay., İstanbul (Alm.: Rathmann, Lothar (1962) *Berlin-Bagdad, Die imp. Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands*, Dietz Verlag, Berlin).

Reed, Howard. A. (1983): "Yankees at the Sultan's Port: The First Americans in Turkey and Early Trade with Smyrna and Mocha", (Jean-Louis Bacqué-Grammont & Paul Dumont, *Contributions à l'histoire économique et sociale de l'Empire Ottoman*, Leuven, 1983) içinde.

Richter, D. Julius (1927): *Evangälische Missionsgechichte*, Leipzig.

Rigby, S. H. (1987): *Marxism and History. A Critical Introduction*, Manchester University Press, Manchester.

Robinson, D. Richard (1963): *The First Turkish Republic*, Londra.

Roessler, Helmuth (1966): *Ideologie und Machtpolitik 1919*, Musterschmidt-Verlag, Göttingen.

Rozaliev, Y. N. (1978): *Türkiye Sanayi Proleteryası*, Yar Yay., İstanbul.

Rustow, A. Dankwart (1964): "Turkey: Modernity of Tradition", (Ward&Rustow, 1964) içinde.

Sachar, Howard M. (1969): *The Emergence of the Middle East, 1914-1924*, New York.

Said, Edward (1991): *Oryantalizm*, çev. Selahaddin Ayaz, Pınar Yay., İstanbul.

Sampson, Anthony (1976): *Petrol Sorunu*, Altın Kitaplar, İstanbul.

Sarc, Ömer Celal (ed.) (1983): *Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk*, Eczacıbaşı Vakfi Yay., İstanbul.

Sarkisov, E. K. (1964): "Zum Kriegseintritt des osmanischen Reiches an der Seite der Zentralmächte", (Markow, 1964) içinde.

Sarı, Ergün (1981): *Atatürk'le Konuşmalar*, İstanbul.

Schweer, Walter (1919): *Die türkisch-persische Erdölvorkommen*, Hamburg.

Schwertfeger, Bernhard (1927): *Die Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 1871-1914. Ein Wegweiser durch das große Aktenwerk der Deutschen Regierung*, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte GmbH in Berlin.

Selek, Sebahattin (1981): *Anadolu İhtilali*, İstanbul.

Sencer, Muzaffer (1974): *Türkiye'de Siyasal Partilerin Sosyal Temelleri*, Okan Matb., İstanbul.

Sertel, Sabiha (1987): *Roman Gibi*, Belge Yay., İstanbul.

Sertel, Zekeriya (1977): *Hatırladıklarım*, Gözlem Yay., İstanbul.

Sevinç, Necdet (t.y.): *Ajan Okulları*, Oymak Yay., İstanbul.

Sezgin, Özer (1984): *Türk Kurtuluş Savaşı ve Siyasal Rejim Sorunu*, Birey ve Toplum Yay., Ankara.

Shayegan, Daryush (1991): *Yaralı Bilinç*, Metis Yay., İstanbul.

Sherill, Charles (-): *Bir Elçiden: Gazi Mustafa Kemal*, Tercüman, İstanbul.

Shwadran, Benjamin (1959): *The Middle East, Oil, and the Great Powers*, Council for Middle East Affairs, New York.

Shwadran, Benjamin (1973): *The Middle East, Oil, and the Great Powers*, Wiley, New York-Toronto.

Silier, Oya (1975): "1920'lerde Türkiye'de Milli Bankacılığın Gelişimi", (Okyar (1975) içinde.

Snurov, A. (-): *Türkiye Proleteryası*, Yar Yay., İstanbul.

Sonyel, Salahi R. (1973): *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika, Cilt 1*, TTK Yay, Ankara.

Sonyel, Salahi R. (1975): *Turkish Diplomacy*, Londra.

Sonyel, Salahi R. (1991): *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika, Cilt 2*, TTK Yay, Ankara.

Soysal, İsmail (1983): *Türkiye'nin Siyasi Andlaşmaları, 1. Cilt (1920-1945)*, TTK Yay., Ankara.

SSCB Bilimler Akademisi (1978): *Ekim Devrimi Sonrası Türkiye Tarihi, 1*, Bilim Yay., İstanbul.

Sotiriyu, Dido (1982): *Benden Selâm Söyle Anadolu'ya*, Alan Yay., İstanbul.

Stivers, William (1982): *Supremacy and Oil*, Cornell University Press, Ithaca-Londra.

Stockhouse, L. Max (1978): "Missions: Missionary Activity", (*The Encyclopedia of Religion*) içinde.

Stuglett, Peter (1976): *Britain in Iraq, 1914-1932*, Londra.

Sugar, Peter (1964): *Turkey- Economic and Political Modernization*, (Ward&Rustow, 1964): içinde.

Şemsutdinov, A. - Y. A. Bagirov (1979): *Kurtuluş Savaşı Yıllarında Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri*, Bilim Yay., Ankara.

Şener, Cemal (1986): *Çerkes Ethem Olayı*, Okan Yay., İstanbul.

Şimşir, Bilal (1972): *İngiliz Belgeleriyle Sakarya'dan İzmir'e*, Milliyet Yay., İstanbul.

Şimşir, Bilal (1981): *Dış Basında Atatürk ve Türk Devrimi, Cilt I, 1922-1924*, İş Bankası Yay., Ankara.

Şimşir, Bilal (1990): *Lozan Telgrafları I (1922-1923)*, İş Bankası Yay., Ankara.

Tanju, Sadun (1981): *Atatürk'ün Yanındakiler ve Karşısındakiler*, Hür Yay., İstanbul.

Tanör, Bülent (1985): "Türkiye'de Kongre İktidarları (1918-1920)", (*Yapıt*, sayı 13) içinde.

Tanör, Bülent (1992): *Türkiye'de Yerel Kongre İktidarları (1918-1920)*, Afa Yay., İstanbul.

Tanpınar, Ahmet Hamdi (1996): *Yaşadığım Gibi*, 2.b., Dergâh Yay., İstanbul.

TCTA (1985): *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul.

Tekeli, İlhan - Selim İlkin (1977): "(Kör) Ali İhsan (İloğlu) Bey ve Temsili-Meslekî Programı", (İTİA, 1977) içinde.

Tekeli, İlhan - Selim İlkin (1985): "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", (CDTA, 1983, Cilt 10) içinde.

Tevetoğlu, Fethi (1991): *Milli Mücadale Yıllarındaki Kuruluşlar*, TTK Yay., Ankara.

Tezel, Yahya Sezai (1970a): "Birinci BMM Anti-Emperyalist miydi? Chester İmtiyazlığı", (*SBF Dergisi*, Cilt 25, Sayı 4) içinde.

Tezel, Yahya Sezai (1970b): "Birinci BMM'de Yabancı Sermaye Sorunu- Bir Örnek Olay", (*SBF Dergisi*, Cilt 25, Sayı 1) içinde.

Tezel, Yahya S. (1977): "1923-1938 Döneminde Türkiye'nin Dış İktisadi İlişkileri", (İTİA, 1977) içinde.

Tezel, Yahya Sezai (1982): *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Yurt Yay., Ankara.

Teziç, Erdoğan (1977): "1923-1938 Dönemi Siyasi Parti Programlarında Sosyal ve Ekonomik Görüşler", (İTİA, 1977) içinde.

Timur, Taner (1986): *Osmanlı Kimliği*, Hil Yay., İstanbul.

Timur, Taner (1993): *Türk Devrimi*, Sevinç Matb., Ankara.

Toprak, Zafer (1982): *Türkiye'de Milli İktisat (1908-1919)*, Yurt Yay., Ankara.

Trask, Roger R. (1971): *The United States, Turkish Nationalism and Reform, 1914-1939*, Leiden.

Trumpener, Ulrich (1984): "Germany and the End of the Ottoman Empire", (Kent, 1984) içinde.

Tunaya, Tarık Zafer (1983): "Tarihin Yolu Nasıl Keşfedilir? Atatürk ve Osmanlı Mirası", (Sarc, 1983) içinde.

Tunçay, Mete (1977): "Teracimi Ahval Ansiklopedisine Göre Atatürk Döneminde Yabancılar", (İTİA, 1977) içinde.

Tunçay, Mete (1978): *Türkiye'de Sol Akımlar*, Bilgi Yay., Ankara.

Tunçay, Mete (1981): *Türkiye'de Tek Parti Yönetiminin Kurulması (1923-1931)*, Yurt Yay., Ankara.

Tunçay, Mete (1992): "Siyasal Tarih (1908-1923)", (Akşin, 1994) içinde.

Ulagay, Osman (1974): *Amerikan Basınında Türk Kurtuluş Savaşı*, İstanbul.

Ulubelen, Erol (1982): *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye*, Çağdaş Yay., İstanbul.

Uras, T. Güngör (1979): *Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımı*, Formül Matb., İstanbul.

Uykucu, K Ekrem (1972): *Türkiye Tarihi Ansiklopedisi*, Kervan Yay., İstanbul.

Ülken, Hilmi Ziya (1992): *Türkiye'de Çağdaş Düşünce Tarihi*, Ülken Yay., İstanbul.

Vahapoğlu, Hidayet (1990): *Osmanlı'dan Günümüze Azınlık ve Yabancı Okulları*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara.

Varlık, Bülent (1976): *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Tüm İktisatçılar Birliği Yay., Ankara.

Walker, Christopher J. (1990): *Armenia*, Routledge, Londra.

Ward, Robert E. & Rustow, Dankward (1964): *Political Modernization in Japan and Turkey*, Princeton Univ. Press, Princeton.

Ward, Robert E. - Dankward Rustow (1964a): "Introduction", (Ward-Rustow, 1964) içinde.

Westcott, Allan (1950): "Chester, Colby Mitchel", (*Dictionary of American Biography*, Cilt XXI, Suplement, Cilt I) içinde.

Williams, Benjamin (1967): *Economic Foreign Policy of the United States*, New York.

Wilson, J. Hoff (1971): *American Business and Foreign Policy (1920-1933)*, Kentucky.

Yakın Tarihimiz (1962): "Maliye Kuvvetliymiş", (*Yakın Tarihimiz*, Cilt 4) içinde.

Yalman, Ahmet Emin (1970): *Yakın Tarihde Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, İstanbul.

Yapp, Malcoolm E. (1987): *The Making of the Modern Middle East*, Londra.

Yavuz, Hilmi (1987a): *Kültür Üzerine*, Bağlam Yay., İstanbul.

Yavuz, Hilmi (1987b): *Felsefe Üzerine*, Bağlam Yay., İstanbul.

Yavuz, Hulusi (1990): "Hicaz Demir Yolu'nun Türkiye İktisadi ve Sosyal Tarihindeki Yeri", (MÜ-TAUM, 1990) içinde.

Yerasimos, Stefanos (1987): *Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye, Kitap 2. Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına*, çev. Babür Kuzucu, Belge Yay., İstanbul.

Yergin, Daniel (1993): *Der Preis. Die Jagd nach Öl, Geld und Macht*, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main.

Yıldız, Hasan (1991): *Sevr-Lozan-Musul Üçgeninde Kürdistan*, Koral Yay., İstanbul.

Zischka, Anton (1939): *Oel-Krieg, Wandlung der Weltmacht Öl*, Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig.

Zuercher, Erik Jan (1987): *Milli Mücadelede İttihatçılık*, Bağlam Yay., İstanbul.

DİZİN

Abbas Halim 176
Abdullah Cevdet 172
Abdülaziz 49
Abdülhamid II 53, 54, 58-60, 85, 86, 99, 104, 105, 114, 115, 118, 119, 123-126, 173, 253
Abdülhamid'in vârisleri 238, 243, 253, 330
Adana 50, 62, 64, 88, 213, 225, 226, 264
Adana Amerikan Hastanesi 88
Adana-Yumurtalık hattı 99
Adapazarı 50
Adliye Nezareti 124
Adnan Bey (Adıvar) 215, 291, 322
Afganistan 213
African and Eastern Concessions 159
Afrika 5, 7, 21, 30, 33, 83, 99
afyon 80
Afyonkarahisar 50
Agop Paşa 104
Ahmed Emin (Yalman) 187, 274, 286, 315
Ahmed Rüstem Bey 136
Akdeniz 5, 16, 18, 31, 50, 52, 79, 94, 95, 103, 117, 121, 130, 137, 184, 204, 261, 267, 268, 289, 351
Akılcılık/rasyonalizm 27, 36
Akra 178
Alexander (Yunanistan Kralı) 188
Ali Münif 177
Âli Paşa 46
Ali Rıza Bey (Kars mebusu) 260
Ali Sait (Akbaytugan) 283
Alim Bey (Kayseri mebusu) 258
Almanya, Almanlar 7, 48, 52-54, 56-60, 62, 64, 83, 93, 94, 96-102, 104-108, 110, 112, 114, 118, 123-125, 127-129, 137-142, 144-147, 149, 152, 157, 160-178, 182, 183, 189, 193, 197, 204, 217, 220, 225, 253, 264, 271, 272, 276, 296-298, 300, 308, 355
Althusser 14, 20
altın 118, 119, 271
Amanos dağları 176, 177
Amara 177
Amasya 218
American Board of Commissioners for Foreign Missions (ABCFM) 81, 84, 85, 88
American College 121
American Petroleum Institute 209
Amerika/ABD, Amerikalılar 12, 30, 33, 42, 53, 56, 66, 69-73, 79-81, 83, 89, 106, 111, 112, 114, 117, 118, 126, 129, 132, 135, 136, 138-145, 153, 155, 157, 162,

168, 171, 172, 181, 184, 187, 188, 197, 199-201, 203, 205-217, 219, 221, 222, 231, 234, 236-246, 248, 251-254, 262, 264, 270-272, 274-279, 282, 284-286, 287-290, 294, 295, 298, 302, 303, 305, 307, 309, 310, 312, 313, 315, 320, 323-328, 331-333, 336, 358
Amerikan emperyalizmi 7, 121, 153, 278
Amerikan Gemicilik Birliği (United States Shipping Board) 221, 231
Amerikan İçsavaşı 111, 169
Amerikan mandacılığı 352
Amerikan petrolü, petrol ürünleri 73, 111, 112
Amerikan sermayesi 61, 201, 202, 211, 214, 215, 217, 232, 239, 278, 214, 215, 217, 232, 239, 243, 277, 278, 282, 283, 287, 312, 316, 317, 321, 323, 325
amprisizm 36
Anadolu basını 273
Anadolu Demiryolları 52, 54, 56-64, 96-99, 105, 106, 108, 127, 129, 147, 160, 165, 226, 253, 272, 276, 295, 296, 299, 308
Andrew, William 94
Anglo-Ottoman Oilfield Limited 166
Anglo-Persian Oil Company 74, 77, 158-160, 175, 206, 207-210, 234, 245, 252, 295, 299, 335
Anglo-Saxon Petroleum Company 128, 154, 159, 161
Ankara 50, 51, 55, 57, 58, 64, 148, 187, 189, 190, 193, 215, 217, 218, 225, 233, 236-238, 240-243, 248, 250, 251, 254, 261, 262, 264, 265, 268, 271, 273-277, 280, 284-294, 299-301, 311, 314, 316-327, 333, 357
Ankara Anlaşması 193, 194, 196, 198, 224, 226, 282
Ankara hükümeti 191, 194-197, 213-219, 225, 231, 232, 235-238, 244, 252, 254, 264, 273-285, 291, 292, 296, 299, 304, 306, 309-315, 319-329, 354, 359, 360
Ankara-Eskişehir-Ulukışla hattı 177
Ankara-Kayseri hattı 59
Ankara-Musaköy hattı 268, 318, 319
Ankara'nın yeniden inşa edilmesi planları 271-272, 288
Ankara-Sivas hattı 240
Antakya 120
Antalya 99, 191
Antep 85, 88, 218
Antep-Urfa hattı 50
anti-emperyalizm, anti-emperyalist 32-34, 173, 190, 195, 280, 323, 342, 344-346, 349-352
antimon 271
antropomorfizm 25
Apşeron Yarımadası 69, 70
Arabistan 64, 97
Arap milliyetçiliği 192, 281
Araplar 50, 86
Arifiye-Eskişehir hattı 57
arkeolojik kazı imtiyazı 59
Arnavutluk 232
Asi ırmağı 116
Asiatic Petroleum Company Limited 74, 160
Asurlar 69
Aşkale 157, 268
Avni Bey (Nafia Vekili) 329
Avrupa emperyalizmi 7, 277
Avrupa Petrol Birliği 106
Avustralya 76
Avusturya, Avusturyalılar 43, 44, 57, 61, 101, 125, 140, 165, 170, 300

Avusturya-Macaristan 50, 94, 166, 168
Ayas 218
Aydın 45, 172
Aydın Demiryolları 99, 348
Aydın-Kasaba Demiryolu Şirketi 97
Aydınlanma 18, 19, 36
Azariah Smith Hastanesi (Antep) 88
Azerbaycan 196

Bâb-ı Meşihat 141
Bâbıâli 57, 58, 60, 65, 86, 114, 129, 162
Babil Kulesi 70
Babilliler 69
Babington Smith, H. 159
Bacon 23
Bağdat 49-53, 58-62, 98, 101-106, 162, 163, 176-178, 203, 205, 252, 296
Bağdat Demiryolu 42, 47, 60-64, 68, 96-100, 104-106, 120, 124, 129, 138, 139, 141, 147, 152, 157, 160, 164, 176, 178, 180, 226, 227, 272, 284, 289, 328
Bağdat petrolleri 159
Bağdat-Arap Körfezi hattı 177
Bağdat-Basra demiryolu hattı 164
Bahreyn 78
Bahteran 77
Bainville, Jacques 16
Bakhtiari Oil Company Ltd. 77
bakır 118, 119, 271, 326
Bakû petrolleri 105
Bakuba 102
Balfour 198
Balfour deklarasyonu 179
Balfour hükümeti 61, 96
Balkan Savaşları 125, 149, 166, 181
Balkanlar 44, 47, 49, 56, 57, 94, 166
Baltalimanı ticaret antlaşması (1838) 45, 168
Bandırma 124
Bank für Orientalischen Eisenbahnen (Şark Demiryolları Bankası) 56, 295
Banka Commerciale Italiana 269
Banque de France 164
Banque de Paris et des Pays-Bas 129
Banque Française du Commerce et de l'Industrie 148
Banque Internationale de Commerce de St. Petersburg 148, 157
Banque Russo-Asiatique 148, 157
barışçı nüfuz (pénétration pacifique) 53, 54
Barnes, Maynard 320
barut 80
Basra 50, 60, 62, 95, 98, 103, 104
Basra Körfezi/İran Körfezi 52, 97, 98, 140, 171
Basra-Nasıriye hattı 177
Batı Bloku 28, 188, 189, 323, 346
Batıcılık 173, 187, 190, 192, 237, 280, 282, 321, 342, 344, 346, 351, 354, 359
Batılılaşma 19, 20, 39, 42, 44, 46, 47, 63, 65, 67, 168, 270, 276, 279, 317, 343, 350
Bedford, A. C. 205, 209, 244, 245, 249, 331
Bekir Sami Bey (Kunduh) 187, 191, 195, 353
Belçika, Belçikalılar 44, 52, 58, 59, 73, 109
Belgrad 43
Bennett Grubu 253
Berenger, Henry 183-185
Berg, Max 233
Berlin 43, 51, 59, 97, 127, 140, 164, 171, 176

Berlin-Bağdat hattı projesi 295, 296, 300
Bern 293
Bernard, Charles Austin 235, 238-242, 305, 316, 325, 327
Berthelot, Philippe 185, 186, 204
Beyrut 52, 84, 85, 88
Beyrut-Şam hattı 65
Biberstein (Almanya'nın İstanbul elçisi) 139
Bihourd, M. 97
Birecik 105
Birinci Dünya Savaşı 54, 67, 78, 89, 112, 149, 155, 157, 158, 164, 166, 168-170, 175, 177, 181, 182, 190, 197, 199, 201-203, 225, 231, 292, 297, 298, 332, 349, 355, 358
Bitlis 121, 122, 130, 268
Bizanslılar 70
Blackball, Frederick S. 235, 239, 313, 316, 326
Block, Adam 123
Boer Savaşı 96
Boğazlar 79, 166, 178, 183, 197, 248, 351
Boğdan 44
Bolşevikler 179, 195, 212, 213, 307, 353, 354
Bosna-Hersek 168
Boston 79, 84, 117
Boyabat 166
Braudel, F. 5, 16
Bristol, Amiral Mark L. 206, 213, 215, 216, 221, 232, 233, 236, 238-240, 244, 265, 285, 286, 293, 314, 316-320, 322-327
British East India Company 84
British Insurance Company 296
British Royal Petroleum 231
Brothers, Samuel 109
Brüksel 100
Budapeşte 301
Bulgaristan, Bulgarlar 86, 168, 244
Burmah Oil Company 77
Bursa 55
Bükreş 144
Büyük Taarruz 196, 197, 237, 354

Cadman, John 184, 185, 204, 207, 209-211, 231, 234
Calais 43
Caliard, Vincent 51, 56
California 72, 239
Calloway, Fish and Company 232
Cambon, Jules 299
Carter, John Ridgely 135, 137, 144, 146, 150
Cassel, Ernest 124, 129, 159, 160
Cavid Bey 156, 157
Celaleddin Arif Bey (Adalet Vekili) 353, 354
Cemaleddin Afgani 13, 14
Cenevre 117, 118
Cezalet-Tancrad Projesi 51
Chesney, Francis R. 94, 102
Chester, Amiral C. W. 104, 116-122, 127, 129, 130, 134-138, 141, 143, 151, 153, 154, 162, 201, 212, 218-224, 231-234, 236, 238-241, 249, 251, 260, 261, 272-274, 276, 285, 286, 288, 290, 294, 295, 299, 301, 305, 308, 309, 311, 315, 316, 328, 332,
Chester, Arthur 117, 120, 121, 132, 133, 136, 139, 143, 218, 219, 221, 233, 235-238, 240-243, 254, 271, 301, 313, 314, 325, 327, 328
Chester, C. M., Jr. 116, 117, 143, 150, 155, 224, 225
Churchill, Winston 77, 129, 158, 211
civa 271

Clarence, K. Streit 214
Clayton, J. W. 235
Clayton-Kennedy, K. E. (Binbaşı) 232-235, 237-243, 254, 264, 265, 313-319, 324-329
Clemenceau 183-185, 191, 192
Colt, James W. 133, 139, 143, 144, 154, 155, 219, 315
Compagnie Française des Pétroles 204
Comte 25
Concessions Syndicate Ltd. 77
Condorcet 24, 25
Converse, E. C. 117, 133, 219, 220
Corporation for the Economic Development of Turkey 302, 357
Coute, E. 76
Cowdray (Lord) 198
Cramp Company of Philadelphia 115
Crawford, Richard 124
Cromwell, William Nelson 319, 324
Crosby, Sheldon 329
Curzon (Lord) 175, 184, 185, 196, 206, 207, 211, 250, 331
Czernik Komisyonu 102

Çaltı 268
Çerkes Ethem 186
Çernovoda-Köstence hattı 44
Çin 33, 55, 80, 82
çinko 271
Çoban Bey 226, 227
Çukurova (Kilikya) 99, 178, 183, 192, 194, 216

Dahiliye Nezareti 124, 144, 172
Daniels, Josephus 220
D'Archy, William Knox 74-77, 104, 107-110, 123, 126, 128, 137, 153, 154, 158, 160-163
Darwinizm 23, 27, 28
Davenport, Homer 116
Davis, John D. (ABD'nin Londra Büyükelçisi) 203, 206
Delaware 234, 239, 272
Delhi 180
demir 193, 271, 331
Demiryolu Yapımı ve Yeraltı Kaynaklarının İşletilmesiyle İlgili İmtiyaz Anlaşması 267-271
Deniz Ticaret Bankası 61
Derbesiye 177
Derbesiye-Mardin hattı 177, 226
deri 80
Detcrding, Henri 73, 110, 159, 160, 175, 204
Deutsche Bank 52-57, 59-62, 104-107, 123, 129, 140, 154, 159-161, 175, 253
Deutsche Levant Linie Şirketi 59
Deutsche Vereinsbank 57
devletleştirme 259, 260, 270, 323
Dicle 63, 94, 103, 104, 119, 142, 165, 178, 226, 250
Diyarbakır 50, 88, 105, 116, 121, 122, 130, 147, 148, 218, 268, 289
Dodge, Asa 88
Doğu Anadolu 137, 147, 149, 156, 157, 188, 274, 281
Doğu Bloku 27, 28
Doğu sorunu 184
Dolbare, Frederic R. 240-243, 254
Drake, Edward L. 70
Drang nach Osten 94
Dulles, Allan 216, 217, 285
Durak Bey (Erzurum mebusu) 259
dünya ekonomisi/sistemi 8, 27, 43, 168, 169, 173
Düyun-ı Umumiye 34, 51, 56, 123, 192, 354
Dwight, H. G. Otis 85, 219

Eastern Petroleum Syndicate 128

Edgar Howard Company 233
Edhem Paşa 49
Edirne 43
Eflak 44
Ege bölgesi 44, 45, 47, 49, 197
Eğin 148
Einstein, Lewis 131
Ekim Devrimi (1917) 8, 55, 168, 180, 346
el-Kevakibi 13
Emin Bey (Çester Emin) 131, 133
Emin Bey (Erzincan mebusu) 258
emperyalist ülkeler, emperyalizm 8, 10, 18, 19, 32-34, 54-56, 63, 66, 69, 71, 75, 82, 83, 86, 96, 105, 112, 125, 156, 167, 186, 190, 287, 344-346, 348, 349, 351, 353, 356, 357, 360, 361
Endüstriyel Devrim 36
Engels 26, 28
Enver Paşa 176, 177
Ereğli 58, 62, 191, 353
Ergani/Ergani bakır madeni 118, 119, 121, 122, 130, 218, 268, 271
Ergani-Van hattı 157
Erkân-ı Harbiye 257, 258, 281
Ermeni ayaklanmaları 113
Ermeni milliyetçiliği 86
Ermeni sermayesi 283
Ermeni Yardım Teşkilatı 113
Ermeniler 47, 67, 80, 83, 85-88, 110, 146, 149, 186, 195, 254, 260, 273, 349, 350, 356
Ermenistan 195, 196, 217, 308, 349
Erzurum 157, 198
Erzurum kongresi 187, 352
Erzurum-Doğu Beyazıt hattı 268
Eskişehir 50, 55, 57, 64, 225
Eskişehir-Bilecik hattı 177, 225
Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi 59
Eskişehir-Konya hattı 59, 65, 177, 225
Euphrates and Tigris Navigation Company Ltd. 94, 97, 109
Euxine and Marmara British Development Syndicate Limited of London 147, 148

Farnham, Roger L. 319, 324
Farragut (Amiral) 115
Faysal 192, 208
feodalizm 21, 25
Feyzi Bey (Nafia Vekili, Diyarbakır mebusu) 130, 131, 218, 232, 254-257, 319, 320, 325
fındık 80
Fırat 51, 63, 94, 104, 116, 142, 165, 178
Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi 51, 94
Filipinler 232
Filistin 78, 176, 178, 179, 183, 202, 203, 207, 211
Finikeliler 70
First Exploitation Company 77
folklor 10
Foucault 15
Foundation Company of New York 133, 218, 232
Frankfurt (Main) 57
Franklin-Bouillon 193, 231, 292, 306
Fransa, Fransızlar 43, 44, 48, 51, 52, 55-64, 66, 76, 93-101, 124, 125, 129, 137, 142, 147-149, 157, 164-166, 168-172, 175-186, 190-198, 204, 205, 207, 209, 210, 213, 221-226, 234, 236, 244, 249-254, 256, 271-273, 276, 282, 285-295, 297-301, 304-310, 315, 320, 324, 351-355, 358
Fransız sermayesi 129, 285, 290, 292, 319

Franz Ferdinand (Arşidük) 168
Frost, Wesley 219, 221
Fuad Paşa 46, 198

Gazi Muhtar Paşa 163
Geddes, A. C. 294
George W. Gothals and Company 233
George, Lloyd 183-185, 189, 198
Gillespie, Julian E. 214, 215, 216, 233, 236, 241
Girit sorunu 125, 139-141
Glasgow, Dr. Bruce 122, 129-133, 260, 298
Gothals, General George W. 232, 235, 237-242, 272, 285, 298, 305, 313, 326, 327
Grafen Vitali Şirketi 57
Greenway, Charles 245
Grew, Joseph C. 244, 282, 287, 304-306, 307, 309-311
Grey, Edward 179
Griscom, Lloyd 113-115
Groskopp-Bergingen 105
Guaranty Trust Company of New York 202
Guénon 16, 18, 23, 24
Gunther 176, 177
Gülbenkyan, Kalusd 109, 128, 158-162, 175, 209, 252, 335
Gümrü Anlaşması 195
gümrük vergileri, resimleri 45, 48, 58, 63, 111, 123, 126, 136, 141, 155, 158, 168, 173, 195, 269, 302, 355
gümüş 80, 118, 119, 193, 271
Güney Afrika 61, 94
Gürcistan 196
Gwinner, Arthur von 140, 176

Hadi Paşa 186
Hakkı Paşa 133, 136, 138-140, 145, 176
Halep 51, 105, 116-118, 120, 121, 130, 134, 176, 178, 225
Halep-İskenderun hattı 120
Halide Edip (Adıvar) 187
Hall, R. O. 219
Hall, William Worth 286
Hamburg 59, 171
Hamrin 248
Hanikin 60
Harbiye Nezareti 140, 141, 144, 146, 172
Harbord Kurulu 198, 212
Harding, Warren Gamaliel 135, 209, 223
Harmsworth, R. L. 128
Harput 85, 88, 121, 122, 147, 193, 218, 268, 289
Harput-Yumurtalık hattı 268
Harvey, George 245
Hasan Fehmi Bey (Maliye Vekili) 263, 360
Hasan Fehmi Paşa (Nafia Nâzırı) 50
Havza 157
Hay, John 113
Haydarpaşa 59, 177, 241, 272, 296
Haydarpaşa-Ankara hattı 177, 225
Haydarpaşa-İzmir hattı 50, 55, 58
Haydarpaşa-İzmit hattı 65
Haydarpaşa-Konya hattı 299
Haydarpaşa-Sirkeci hattında deniz taşımacılığı 59, 62
Hayfa 178
Hazar denizi 69
Hazine-i Hassa 108, 110, 123, 163, 253
Hegel 16
Helfferich, Dr. Karl 63, 164
Heyet-i Vükela 138-140, 146
Hıdiv ailesi 198

Hıristiyanlar 14, 18, 82-89, 109, 172, 173, 302, 342
Hicaz Demiryolu 43, 176
Hilderfing 344, 345
Hill (ABD'nin Berlin elçisi) 139, 140, 142
Hilmi Bey (Tunalı) 259
Hindikuş 180
Hindistan 6, 43, 93, 94, 97, 98, 102, 158, 177, 180, 183, 351
Hint felsefesi 20
Hirsch, Baron von 49, 56, 57
Hobson 344, 345
Hollanda 73, 160
Holzmann, Philipp 59
Hoover, Herbert C. 209, 245
Hornbeck, Stanley K. 333
hububat üretimi, ihracatı 44, 64, 169
Hughes, Charles Evans 209, 210, 223, 241, 242, 244-249, 252, 254, 284, 286, 293, 294, 305, 306, 316, 317, 321, 322, 325, 333, 334
Huguenin (Anadolu Demiryolları Genel Müdürü) 127, 176, 177, 296
Hüseyin Hilmi Paşa 126
Hüseyin Yusuf 283
Hz. Nuh 70

Imbre, Robert W. 216, 217, 236, 237, 240, 242, 276, 317, 320
Imperial Bank of Persia 76
Irak 64, 101, 174, 178, 192, 197, 208, 210, 212, 216, 247-252, 277, 294, 295, 307, 309, 310, 312, 313, 329, 330, 335, 336
Irak petrolü 211, 332

İkinci Dünya Savaşı 28, 54, 348, 355
İkinci Enternasyonal 346
iktisadi milliyetçilik 275, 276
iktisadiyatçılık/ekonomizm 11, 18, 27, 29, 37
İktisat Vekaleti 264, 265
ilerleme düşüncesi, ilerlemecilik 18, 21-26, 28, 36, 48
incir 79, 80, 169
İnebolu 301
İnebolu-Kastamonu hattı 300, 301
İngiliz sermayesi 61, 97, 127, 173, 243, 283, 335
İngiliz-Amerikan rekabeti 135, 197, 201, 203, 247
İngiliz-Fransız rekabeti 192
İngiltere/Britanya, İngilizler 43-45, 47, 48, 51, 52, 54, 56, 57, 60, 61, 64, 73, 76, 77, 79, 83, 84, 93, 96-100, 102, 106-110, 112, 123-129, 136, 137, 140-144, 148, 149, 153, 154, 157-181, 183-186, 188, 190, 192-212, 216, 221-226, 234-236, 238, 241-256, 271-273, 282-300, 304, 305, 307-309, 312, 320, 328-330, 332, 335, 350, 351, 355, 357, 358, 360
İngiltere-Irak Anlaşması 208
İngiltere-Rusya Anlaşması (1907) 178
İnönü 195
İran 33, 55, 74, 76, 77, 82, 97, 107, 118, 119, 122, 157, 165, 178, 184, 216, 218, 221, 268, 332
İran petrolleri 76, 158, 210
İran-Irak savaşı 346
İskenderiye 43, 50
İskenderiye-Halep-Birecik-Musul-Bağdat-Basra projesi 50
İskenderiye-Kahire demiryolu 43
İskenderun 50, 60, 62, 79, 94, 98, 101, 105, 116-120, 137, 147, 178, 183, 218
İskenderun liman imtiyazı 60
İslahiye 176
İslam 14, 18

İslamcılık, İslamcı hareketler 13, 14, 33, 46, 47, 342
İsmail el-Hüseyni 203
İsmet Paşa (İnönü) 215, 250, 251, 277, 282, 283, 306, 307, 310, 311, 361
İstanbul 43, 49, 52-59, 64, 66, 79-81, 84, 85, 88, 94, 97, 101, 103, 104, 109-122, 130-143, 146-157, 162, 163, 171, 176, 178, 183-187, 189, 195, 197, 202, 206, 214-224, 231-233, 236-243, 248, 254, 267, 269, 274-276, 285, 291, 293-296, 304-306, 316-320, 324, 325, 328, 329, 332, 348, 351, 352, 356, 360
İstanbul Anlaşması 178
İstanbul basını 273
İstanbul ticaret burjuvazisi 357
İstanbul-Edirne-Filibe-Bellova hattı 57
İstanbul'un telefon hatları yapımı 118, 124
istihdam 65, 67, 87
İsviçre 44, 56, 61, 129, 299, 300
işçi, işçi sınıfı 43, 49, 66, 261
İtalya, İtalyanlar 56, 57, 61, 73, 94, 165, 168, 170, 178, 179, 186, 189-193, 195, 204, 210, 213, 226, 234, 244, 295, 304, 305, 351-355, 358
İtilaf Devletleri 124, 168, 171, 177, 178, 185, 186, 189, 193-199
İttifak Devletleri 168, 171
İttihad ve Terakki 355
İzmir 44, 47, 48, 50, 80, 84, 85, 97, 111, 179, 186, 188, 191, 192, 360
İzmir İktisat Kongresi 263, 275, 278, 355, 356
İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi 45, 46, 97
İzmir-Aydın hattı 44, 48, 52, 64
İzmir-Kasaba hattı 44, 48, 52, 58, 60, 64, 65
İzmit 51, 241
İzmit Körfezi 66
İzmit-Ankara hattı 55, 57, 58, 65
İzmit-Arifiye hattı 57
İzmit-Konya hattı 59

J. G. White Construction Company 120, 122, 129
J.P. Morgan and Company 154
Jackson, Jesse B. 116
Jacquert, E. 103
Japonya 153, 210, 244, 358
Jön Türk devrimi 40, 119, 123, 124, 133, 152, 164
Jön Türkler 40, 119, 120, 124, 125, 163, 171, 172, 300, 323, 344

Kafkasya 99, 104, 156, 216
Kahire 43
kalay 271
Kanada, Kanadalılar 73, 234-236, 239-241, 295, 313, 315, 316, 328
kapitalist çiftlikler 47
kapitalizm, kapitalist sistem/devletler 18, 21, 25, 34, 35, 36, 45, 48, 49, 63, 68, 71, 72, 75, 82, 87, 333, 345, 346
kapitalizm-öncesi toplumsal formasyonlar 21, 22
kapitülasyonlar 79, 126, 145, 146, 153, 173, 213, 270, 272, 290, 296, 311, 354, 355
Kapnist projesi 60
Kapnist, (Kont) Vladimir I. 60
Karadeniz 110, 147, 149, 156, 157, 170, 217, 218, 244, 261, 267, 268, 289
Karadeniz Ereğlisi 50
Karaman 62
Karnaba 226
Kars Anlaşması 196

Kastamonu 301
Kautsky 10
Kayseri 50
Kayseri-Ulukışla hattı 268
Keeling, E. H. 252
Keith, H. C. 155
Kemalist hareket, Kemalistler 186-191, 193-197, 203, 208, 212-216, 224, 236, 237, 241, 244, 248-252, 264, 275-278, 281, 282, 289, 296, 297, 300, 301, 342-354, 357-359
Kentucky 114
Kerbela 62
Kerkük 102-105, 121, 122, 212, 247
Keynes 27
Kıbrıs 178
Kızıl Deniz yolu 94
Kifri 103
Kiğı 198
Kilis 62, 226
King-Crane Komisyonu 198, 212, 217
Kitabcı Han 76
Klapka projesi 51
Knox, Philander C. (ABD Dışişleri Bakanı) 134-136, 139, 140, 142, 144, 146, 150, 152
kobalt 271
komprador burjuvazi, kompradorlar 33, 67, 109, 172, 187, 279, 342
Konstantin (Yunanistan Kralı) 189
Konya 50, 60, 64, 225, 272, 273, 296
Konya-Adana-Halep-Nusaybin hattı 177
Konya-Basra hattı 62
kömür 191, 259, 260, 269, 271, 331
Köstence-İstanbul telgraf hattı 59
krom 193
Krüger, Karl 299
Kudüs 52, 84, 202
Kuhn 13-16, 18, 20, 22
Kuhn, Loeb and Co. 305, 334
Kuhn, Otto H. 305, 334
Kurna 177
kurşun 271
Kurtuluş Savaşı 8, 32, 89, 188, 273, 280, 296, 346, 348-351, 355-359
kuru üzüm 79, 169
kuşüzümü 79
Kut 177
Kuveyt 78, 97, 98, 165, 248
Kültürel Devrim 36
Kürdistan petrolleri 185, 216
Kürdistan, Kürtler 47, 50, 86, 142, 247, 249, 279-281, 288, 295, 301, 328
küreselleşme 10, 11
Kütahya 50, 55, 59

Lahey 175
Laidlaw and Co. 133
Laidlaw, James 219, 220, 233
laik, laiklik 14, 19, 37, 87
Lakatos 14, 15, 17
Lamington (Lord) 51
Lane, Frederick 128, 160
Latham 50
Latin Amerika 5, 21, 82
Latouche 19
Laurence, Albert 148
Layard 102
Leand 198
Leishman, John G.A. 111
Lenin 10, 28, 34, 54, 71, 344-346, 349
Lenin'in emperyalizm kuramı 8, 349
Levant kumpanyası 79, 80
Libya 178
Limpus (Amiral) 172
Loftus, William Kennet 102
London Missionary Society 83
Londra 44, 72, 78, 97, 101, 109, 110,

132, 139, 159, 175, 178-180, 183-185, 190, 196, 198, 205-207, 211, 216, 223, 236, 248, 293, 295, 332, 354
Londra Konferansı 191, 246, 353, 355
Long, Walter 183
Long-Berenger Anlaşması 184, 204
Lowther 147
Lozan/Lozan Konferansı 198, 215, 240, 244, 247-254, 261, 272, 277-279, 282, 283, 285, 287-289, 293-295, 295, 304-311, 330, 354-359
Lozan Antlaşması 312, 313, 322, 323, 358, 361
Luxemburg, Rosa 170
Lübnan 84, 178
Lynch, Henry Blosse 102, 109, 128
MacArthur Brothers Company 155
MacArthur, John 138, 142, 151, 219, 225, 232, 235
Maden Kanunu (1886) 123
madenler, madencilik 45, 47, 49, 50, 63, 75, 76, 101, 103, 106, 121, 122, 141, 142, 148, 151, 152, 197, 202, 218, 237, 240, 258, 261, 262, 271, 274, 276, 283, 293, 309, 315, 326, 329, 354
magnezyum 271
Mahmud Esad Bey (Bozkurt; İktisat Vekili) 254, 256, 257, 259, 263-265, 281, 353
Mahmut Muin 283, 284
Makedonya demiryolu 57
Malatya 50, 218
Maliye Nezareti 123, 124, 144, 163
Malta 83-85
Mamure 176
Manastır 57
mandacılık 187, 188, 206, 208
Manisa 52
Manning, Maxwell and Moore Incorporated şirketi 117, 133, 219, 220
Maraş 218
Maraş-Akdeniz bağlantısı 99
Mardin 88, 177, 218
Maritt, Alfred 76
Marmara Denizi 66
Marschall, Baron 140
Marsova 226
Martyn, Henry 84
Marx 16, 25, 26, 28, 349
Maunsell, F. R.
Mauser fabrikası 54
McDowell, Robert H. 232, 233
McKinley 135
Meclis-i Mebusan 40, 130, 133, 136, 141, 146, 151, 163
Meclis-i Mebusan'ın kapatılması 185
Medine 176, 178
Mehmed V 119, 123, 143
Mekke 111, 178, 192
Mendali 102, 103
Menderes Irmağı 191
Mercier, Ernest 204
Meriç, Cemil 6
Mersin 50, 64, 97
Mersin-Adana hattı 52, 64, 226
Merzifon 88
Mescid-i Süleymaniye 74, 77
Meydan-ı Ekbez 226, 227
Meyer, C. F. 210
Mezopotamya 9, 49-51, 59, 75, 93-98, 102, 103, 107, 110, 118, 119, 153, 154, 171, 177-180, 184, 185, 194-197, 203-209, 219, 222-224, 244, 248, 249, 256, 294, 295, 312, 321, 331-334
Mezopotamya ovasının sulanması 124, 165
Mezopotamya petrolleri 69, 75, 102-

109, 139, 154, 159, 161, 165, 174, 183, 202, 204, 207, 210, 211, 243, 244, 248, 253, 295, 297, 300, 310, 330
Mısır 49, 56, 64, 70, 80, 93, 111, 165
Mısır demiryolu inşaatı (1851) 43
Midhat Paşa 101, 102
Millerand, Alexandre 185, 186
Milletler Cemiyeti 206-208, 211, 250, 309, 321, 328, 329, 335
Milli İktisat 172, 173, 248, 323, 342, 344, 348
Milli Türk Ticaret Birliği 356
milliyetçilik, milliyetçi hareketler 33, 35, 44, 46, 173, 191, 194, 248, 280
Millspaugh, Arthur C. 210, 211, 221, 222, 232, 233, 332
Milner (Lord) 124
Minneapolis 66
Misak-ı Milli 194-197, 208, 248, 297, 303, 353, 358
misyonerlik, misyonerler 80, 82-89, 115, 155, 199, 273
Molcanov, Anatoli 148
Mondros Mütarekesi 177, 182, 183, 187, 195, 197, 213, 225
Money, Arthur W. 203
Monroe Doktrini 80, 135, 139, 153
Montreal 235, 239
Moore, Arthur 116, 133, 219
Moore, L. S. 114-116, 120, 151, 157, 181, 217, 292
Morgenthau, Henry 171, 290
Moskova Anlaşması 195
Mudanya-Bursa hattı 50, 64
Muhammed Abduh 13
Muhammed İkbal 13, 14
Muhtar Bey 120, 132, 256-260, 296, 327
Musaköy 268
Mustafa Kemal 186, 188, 190, 191, 193, 194, 212, 214-218, 237, 248, 249, 264, 272, 275, 278, 279, 282-284, 303, 314, 349, 352-355, 359, 360
Musul 50, 62, 101-106, 121, 122, 138, 162, 163, 175, 178-185, 194, 203, 206, 208, 212, 215-218, 221, 248-252, 261, 271, 283-286, 288, 289, 291, 295, 297, 303, 307, 309, 313, 326, 328-331, 335, 357, 359
Musul petrolleri 122, 125, 137, 159, 220, 289, 301, 306, 335
Musul sorunu 197, 247, 299, 308, 312, 329
Musul-Kerkük-Süleymaniye hattı 268
Muzaffereddin (İran şahı) 76

Nafia Encümeni 130, 131, 255, 281, 256, 257
Nafia Nezareti/Vekaleti 39, 49, 50, 60, 122, 124, 130-133, 144-147, 251, 255, 268, 327, 329
Nafta dağı 102
Nagelmakers 58
Nasıriye 177
Nasreddin (İran şahı) 76
National Bank of Turkey (Türk Milli Bankası) 110, 158-161
Navarin 81
Near East Development Crop. 335
Necip Bey 51
New Jersey 154
New Jersey Ticaret Odası 133
New York 115, 117, 133, 236, 239, 252, 313-316, 319, 326
Newberry, H. R. 112
Nichols, H. E. 107, 108, 123, 126, 153, 252

Niebuhr, Karsten 102
Nietzsche 14
nikel 271
Niş 43
Noradunkyan 125, 131
Northbourne 24
Nusaybin 62, 176, 177, 225-227, 289
Nusrat Efendi (Erzurum mebusu) 260

O'Connor, Nicolas 96, 109, 123
Offley, David W. 80
Oklahoma 72
Omnium Company of Paris 197
Oniki Ada 178
Oppenheim, Baron von 103
Ortadoğu 7, 31, 38-43, 56, 72, 75, 76, 78, 84, 93, 101, 105, 111, 117, 118, 153, 166, 168, 173, 174, 182-185, 191, 193, 198, 202, 203, 211, 248, 297, 298, 308, 329, 339, 352
Oryantalizm 6, 8, 21
Osman Bey (Nafia Encümeni Başkanı, Lazistan mebusu) 256, 257, 259
Osmanlı Bankası 51, 55, 60, 61, 114, 128, 157, 164, 348
Osmanlıcılık 46, 47, 342
Ottoman Petroleum Syndicate 107
Ottoman-American Development Bank 219
Ottoman-American Development Company/Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi (OADC) 115, 117, 130, 133, 138, 150-153, 233, 234, 238, 244, 254, 261, 265, 267, 272, 291, 292, 295, 298, 305, 309, 313, 314, 318-322, 325-330, 334
Ottoman-American Exploration Company (OAEC) 224, 231, 232, 235, 315
Ottoman-American Industrial Co. 299
31 Mart Olayı 121, 124.

Ömer Lütfi Bey (Amasya mebusu) 258
Önasya 7-9, 20, 179, 180, 183, 262

pamuk 64, 169, 277
Panama Kanalı 235, 272, 298
Pan-American Petroleum and Transport 335
panislamizm 14, 173
Paris 43, 139, 182, 184-186, 191, 192, 194, 196, 198, 205, 209, 223, 293, 317, 324, 332, 354
Paris Anlaşması 205
Paris Barış Konferansı 181
Parsons, Levi 84
Pascal 23, 24
Pastırmacıyan, Dr. G. (Erzurum mebusu) 40, 129, 132, 133, 260
Paul (Kral Konstantin'in oğlu) 188
Payas 226
Pellé (General) 291, 304, 306
Pennsylvania 70
Pennsylvania petrolü 111
Pennsylvania Rock Oil Company 70
Persian Bank Mining Corporation 76
Phelan, James D. 200
Philadelphia 233
Picot, Charles François Georges 178
Picot, Henry 128
platin 271
Poincaré 192, 299
Popper 9
Porro, Dr. Cesare 107
postmodernizm 19, 37
Potsdam Anlaşması 164
Potter, F. B. 326
Pouch and Company 233, 235
Pozantı 176
Pozantı-Nusaybin hattı 272
pozitivizm 18, 27, 36

Pressel, Wilhelm von 50, 284
Preston 22
Price 48

Rauf Bey (Başvekil, Sivas mebusu) 215, 251, 254, 256, 257, 259, 277, 317, 318
Rawlinson 102
Rayak 176
Rechnitzer 60
Red Line Agreement (Kırmızı Hat Anlaşması) 335, 336
Redcliffe, Stratford de 94
Refet Bey (Bele) 187, 188
Régie Générale des Chemins de Fer 59, 147, 157, 294
Remington, Franklin 233
Remington, Frederick 235
Renan 14
Resü'l-ayn 176
Reşat Halis Bey 186
Reuter, Baron Julius de 76
Revelstoke (Lord) 159
Rıfat Bey (Maliye Nâzırı) 127
Rıza Nur Bey 277, 311
Rio Tinto Company Ltd. 132
Robbins, W. 222
Robert Kolej 115, 217
Rockefeller, John D. 71, 72, 112, 138, 300
Rockhill, William W. 142, 150
Rohrbach, Dr. Paul 97, 104, 105
rom 79, 80, 111
Roma 25, 139, 196, 293
Romanya 112, 170, 183, 244, 358
Roosevelt, Theodore 117, 134, 135
Root, Eihu 117
Rothschild 128
Rousseau, Tuğamiral H. H. 224
Royal Dutch Company 73, 74, 106, 109, 252
Royal Dutch-Shell grubu 110, 127, 128, 158-161, 175, 184, 204, 208, 335
Rönesans 18, 19, 22-24, 36
Ruhr 183
Rumeli 57, 84-87, 147
Rumlar 47, 67, 80, 83, 356
Rus petrolü 73, 109, 111
Rus sermayesi 61
Rusçuk-Varna 44
Rusya, Ruslar 52, 57-59, 61, 73, 76, 93, 94, 96-100, 101, 104, 110, 111, 114, 124, 137, 147, 149, 156, 157, 164-170, 175, 178-180, 183, 259, 272, 273, 276, 290, 304, 351

Said Halim Paşa 162, 163
Saint-Simon 25
Sakarya 195
Sakarya Savaşı 196
Samarra 176
Samsun 121, 157, 172, 213, 214, 218, 262, 298, 309, 324-327
Samsun limanı 292, 306
Samsun-Amasya-Tokat-Sivas hattı 50
Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas hattı 268
Samsun-Sivas hattı 137, 141, 144, 147, 148, 234, 268, 276, 291, 292, 294, 300, 306, 312, 315, 317-320, 324-326
Samsun-Sivas-Erzincan-Aşkale hattı 157
Samsun-Sivas-Harput-Musul-Süleymaniye-İran Sınırı hattı 240
Samsun-Turhal-Sivas hattı 149
Samuel, Marcus 127
San Remo 186, 204, 205, 207, 210, 222
Saraybosna 168
Sazanov, Sergei Dimitriyeviç 178

Schaeffer (Albay) 133
Schmavonian, A. K. 222
Schweer, Walter 298
Seefelder, A. 51
Seefelder, L. 51
Selanik 57
Selanik-Dedeağaç imtiyazı 58
Selanik-Manastır imtiyazı 58
seri otomobil üretimi 74
Sevr Antlaşması 177, 186, 189, 191, 194, 196, 198, 225, 226, 249
Seyr-i Sefain ve Ticarete Dair Anlaşma (1862) 80, 81, 145
Sforza, (Kont) Carlo 191
Shayegan, Daryush 12-16
Shell Transport and Trading Company 73, 74, 109, 127, 158, 203-205, 210, 252
Sheridan, H. C. 305, 326
Sırbistan 166, 168
Sırp-Hırvat-Sloven Devleti 244, 358
Sırrı Bey (İzmit mebusu) 256, 257, 259
Siemens, Georg von 54, 61, 62, 98
silah ticareti 52
Sivas 88, 121, 133, 148, 218, 268, 283, 289, 309
Sivas Kongresi 187, 188, 212, 352
Sivas-Ankara hattı 292
Sivas-Erzurum hattı 240
Sivas-Musul-Kerkük-Süleymaniye hattı 130
Sivas-Van hattı 130
Siverek 105
Smith, Azariah 88
Smith, Eli 85
Smyrna-Cassaba Railway Company 48
Société d'Heraclée 148
Société Française pour l'Exploitation du Pétrole 204
Société Ottomane du Réseau de la Mer Noire 157
Société Turque de Produits Pétrolifères 198
Sofya 43
Soma 52, 124
Sovyetler Birliği 28, 188, 244, 310, 323, 351, 353
sömürgecilik 18, 33, 53, 68, 82, 83, 100, 156, 192, 195, 342-345, 354, 360
Spencer 25
St. Jean de Maurienne Anlaşması 179, 191
St. Petersburg 139, 150, 157
Stahl, A. F. 103
Stainforth 58
Stalin 28
Standard Oil Company 71-74, 104, 112, 127, 135, 138, 140, 201, 277, 284, 289, 291, 298, 299, 331, 334
Standard Oil Company of California 74
Standard Oil Company of New Jersey 72, 74, 205, 209, 210
Standard Oil Company of New York (SOCONY) 74, 78, 202, 205, 207, 209-211, 225
Stewart, William 80
Stokes, W. E. D. 234, 235
Straus, Oscar S. 132, 134, 136, 139-142, 176
Strausberg, Dr. 51
Streit, C. K. 215
Suçluların İadesine Dair Anlaşma (1874) 81
Summers 198
Suphi Ziya Bey 314, 324, 325
Suriye 52, 64, 84, 98, 101, 111, 116, 119, 145, 171, 175-179, 181,

183, 191, 194, 204, 222, 227, 250
Suudi Arabistan 78
Süleymaniye 121, 122, 133, 219, 247, 289
Sümerler 69
Süryaniler 83, 281
Süveydiye (Samandağ) 120, 130, 137, 181
Süveyş Kanalı 94, 180
Sykes, Mark 178
Sykes-Picot Anlaşması (1916) 175, 179, 180, 183, 192

Şam 52, 176, 192
Şam-Halep hattı 65
Şark Demiryolları 43, 49, 56, 57, 64
Şarki Anadolu (Doğu Türkiye) Demiryolu Projesi 116, 281, 283
Şattülarap 98, 165, 177
Şeriati 13

Taft Pierce Manufacturing Company 235
Taft, William Howard 133-135, 150, 155, 232
Tahsin Paşa 103, 104
Talas (Kayseri) 88
Talat Paşa 172
Tanpınar, Ahmed Hamdi 26, 341
Tanzimat 170, 341
tarım 44, 48-50, 66, 169, 259, 262, 275, 276, 289, 301
Tarım Anlaşması 262-267, 299, 312, 314
Tarsus 85
Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası 52
taş ocakları 101, 326
Taşnak Partisi 195
TBMM 120, 130, 132, 189, 190, 193, 194, 213, 214, 226, 238, 240, 251, 255-261, 264, 267, 271, 272, 276, 280-285, 287, 293, 296, 300, 303, 306, 309, 316, 318, 322, 353, 360, 361
Teagle, W. C. 206, 209, 210, 246, 249, 334
tekelcilik, tekelleşme 68, 71, 72, 332, 344, 345
Teşvik-i Sanayi Kanunu (1927) 348
Tevfik Paşa 186
Texas Oil Company (Texaco) 72
Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt hattı 50
Titusville 70
Tokat 149
Toprakkale-İskenderun 226
Toroslar 176-178
Toynbee, Arnold 275, 276, 296
Trablusgarp 184
Trablusgarp savaşı 150
Trablusşam 51, 60
Trabzon 172, 268
Trabzon-Aşkale hattı 157
Trakya 197, 267
Transkafkasya 277
Turgot 24
Turkish Exploration Company [Türk Araştırma Şirketi] 154
Turkish Petroleum Company (TPC) 110, 159-163, 175, 184, 206-212, 224, 243-246, 250-254, 284, 286, 300, 306-308, 310-312, 322, 329, 334, 335
tuz 271
Türk-Alman Ticaret Antlaşması 58
Türk-Amerikan Dostluk Derneği 328
Türkçülük 47, 173, 342

Türk-İran sınır anlaşmazlıkları 165
Türkiye Milli İthalat ve İhracat Anonim Şirketi 357, 358
Türkiye-Irak sınır sorunu 321
tütün 79, 80, 169
Tyrell, William 209

Ukrayna 196
ultra emperyalizm 10
Ulukışla 225
ulusal kalkınmacılık 35, 37
ulusçuluk 18, 32, 193, 280
ulus-devlet, ulus-devletleşme 13, 18, 19, 29, 32-35, 37, 40, 44, 47, 68, 168, 170, 189, 196, 248, 270, 279-281, 323, 344, 348, 351, 355
IX. Uluslararası Coğrafyacılar Konferansı 117
Union Parisienne 204
United States Steel 133
Untermayer, Samuel 243, 253
Urfa 105
Urmiye 85
Uzakdoğu 21, 73, 95

Ümit Burnu 94
Üsküdar 51, 55

Van 88, 121, 165, 191, 198, 268, 271
Van gölü 122, 130, 215, 218, 268
Van Gölü-Harput hattı 240
Vandeuvre, Baron Evain de 52
Vâsıf Bey 187
Venizelos 188, 189
Vitalis, (Kont) 148
Viyana 43, 60, 144, 301
Viyana-Belgrad-Niş demiryolları 57

Wall Street 284
Wallace, Hugh 205
Wallerstein 12
Washington 111, 113, 132, 134, 139, 140, 142, 143, 150, 153, 154, 200, 206, 213, 214, 262, 276, 277, 285-287, 293, 304, 306, 308, 314, 318-320, 324-327, 334
Washington Konferansı 210
Washington, George 80
Wasselitski 97
Wienerbanksverein 57, 129
Wiesenger, Johann Friedrich 83
Wilhelm II 58, 59
Wilkin, Robert 40, 45
Willcocks, William 124
Wilson Prensipleri Derneği 187
Wilson, Huntington 136, 142, 143, 153
Wilson, Woodrow 135, 144, 150, 154, 171, 206, 209, 219, 223
Woodhouse, Henry 114, 115, 119, 234, 235, 270, 295, 326, 327, 330
Würtembergische Vereinsbank 54, 57
Wythe, George 221

Yafa 52
Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazı 58, 65
Yahudiler 47, 84, 179
Yakındoğu 52, 53, 56, 57, 61, 96, 134, 137, 142, 150, 153, 155, 192, 194, 199, 205, 223, 249, 277, 285, 332
Yakındoğu Yardım Misyonu 237
Yavuz, Hilmi 6
yeni-sömürgecilik 34, 54, 55, 63, 278, 279, 332
yeraltı kaynakları 52, 55, 74, 75, 96, 98, 105, 107, 123, 156, 207, 256, 257, 270, 288, 300, 321, 330
Yezidiler 281
Yıldız Sarayı 114

Young, Evan 142
Yumurtalık 122, 130, 137, 262
Yumurtalık-Diyarbakır hattı 240
Yunan bağımsızlık savaşı 80, 84
Yunan felsefesi 22
Yunanistan, Yunanlılar 24, 25, 57, 64, 125, 168, 170, 186, 188-192, 194-197, 237, 241, 244, 248, 289, 296, 349-352, 354, 358, 360
Yusuf Kemal Bey 193, 196, 215-217, 292, 354
yün 80

Zander, Kurt 62, 105
Zazalar 281
Zerdüşt 70
Zetkin, Clara 170
Zihni Paşa 61, 62
Ziraat Bankası 263, 265, 266
Ziya Paşa 143
Zonguldak 273
Zürih 272

Colby Mitchell Chester adlı Amerikalı amiralin öncülüğündeki bir grup, demiryolları yapımı ve işletmesi başta olmak üzere Anadolu'da birçok imtiyaz almaya çalışmıştı. İlki 1908'de Jön Türk devriminden hemen sonra, ikincisi ise 1922'de Ankara yönetimi döneminde gündeme gelen ancak hiçbir zaman hayata geçirilemeyen bu imtiyazlar, sadece demiryollarıyla ilgili değildi. İnşa edilecek hatların çevresindeki madenlerin, özellikle de bakır ve petrolün de işletme haklarını kapsıyordu. Büyük Güçler'in Ortadoğu'daki nüfuz mücadelesi, Milli İktisat politikaları, Birinci Dünya Savaşı'nın nedenleri, Lozan Antlaşması, Musul sorunu gibi geniş açılımları olan bu çalışmada, Chester Projesi gibi somut bir örnek-olaydan yola çıkarak tezlerini kuramsal bir düzleme oturtan Bilmez Bülent Can, Türkiye'nin Batılılaşma süreci tartışmalarına "Avrupamerkezci modern standardizasyon" teziyle katkıda bulunuyor. Şerif Mardin'in deyişiyle, bu çalışma "bize dikkate değer yeni bir kuramsal yaklaşım sunduğu oranda, Cumhuriyet tarihimize de gerçek bir katkıda bulunuyor."

TÜRKİYE EKONOMİK VE TOPLUMSAL TARİH VAKFI

TARİH VAKFI YURT YAYINLARI