

12

**Chester İmtiyazı
Kapsamında
Yeni Ankara**

**New Ankara
in the Scope of
Chester Concession**

Kıymet Yasavul

Chester İmtiyazı Kapsamında Yeni Ankara

*Kıymet Yasavul**

Özet

Sanayi Devrimi'nin ardından Avrupa'da demiryolu kullanımı yaygınlaşmaya başlarken Osmanlı İmparatorluğu'nda da demiryolu yapım faaliyetlerine önem verilmeye başlanmış ancak teknik ve maddi yetersizlikler nedeniyle bu konuda yabancı devletlerden yardım alınmasına gerek duyulmuştur. Demiryolu inşası için Osmanlı hükûmetinden imtiyaz sağlama yarışına giren Avrupalı güçler bu şekilde Osmanlı coğrafyasında nüfuz alanlarına sahip olmak istemişlerdir. Karlı bir yatırım olmanın ötesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalama girişimlerini de temsil eden demiryolu imtiyazı meselesinde, diğer devletleri takiben Amerika da harekete geçmiş ve bu konuda en ciddi teşebbüsü Chester Demiryolu Projesi olmuştur. Proje, 1908'den, Meclis tarafından feshedildiği 1923'e değin, yalnız Birinci Dünya Savaşı ve takip eden bir-iki yıllık süre haricinde gündemde kalmış, savaş sonrasında yeniden canlandırılmak istendiğinde bu defa kapsamı genişletilmiştir. Bu makalede, Chester Projesi kapsamında Ankara'nın Amerika tarafından inşa edilmesi meselesi incelenecektir. Çalışmada öncesinde yayımlanmış araştırma eserlerinden, makalelerden ve sempozyum bildirilerinden yararlanılmıştır. Amerikan Ulusal Arşivinden elde edilen belgelere, yabancı ve yerli basında yer alan haberlere de başvurularak çalışma zenginleştirilmek istenmiştir. Taraflar arası sözlü beyanlar ile gündeme gelen ve bir vaat olma ötesine geçemeyen Anadolu'da bir Washington kurma fikri, projenin akıbetine bağlı olarak hayata geçirilememiş, Chester Projesi'nden beklenen diğer tüm Amerikan rüyaları ile birlikte yok olmuştur.

Anahtar Kelimeler

Amiral Colby Mitchell Chester, Arthur Chester, Clayton-Kennedy, Ottoman-American Development Company, Birleşik Devletler, Demiryolu İmtiyazı, Başkent, Ankara

* Öğr. Gör., Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Okulu Yabancı Diller Bölümü-Batı Dilleri Ana Bilim Dalı, yasavulkiymet[at]gmail.com, ORCID: 0000-0002-8591-9379

New Ankara in the Scope of Chester Concession

Abstract

After the Industrial Revolution, while the use of railways began to become widespread in Europe, railway construction activities began to be given importance in the Ottoman Empire, but; due to technical and financial inadequacies, it was necessary to get help from foreign states in this regard. The European powers, which competed to obtain concessions from the Ottoman government for railway construction, wanted to have areas of influence in the Ottoman territory in this way. Besides being a profitable investment, railway concession also represented the attempts to dismember the Ottoman Empire. In the issue, the United States, following other states, took action, and the Chester Railway Project was the most critical attempt. The project remained on the agenda from 1908 to 1923, when it was canceled by the Parliament, except for the First World War and the following one or two years, and the scope was enlarged when it was desired to revive after the war. This article examines the construction of Ankara by the U.S. under the Chester Project. Previously published research works, articles, and symposium proceedings were utilized in the study. Documents obtained from the American National Archives and news in the foreign and local press are also used to enrich the article. The idea of establishing a Washington in Anatolia, which came to the fore with verbal statements between the parties and could not go beyond being a promise, could not be realized due to the ending of the project and disappeared along with all the other American dreams expected from the Chester Project.

Keywords

Admiral Colby Mitchell Chester, Arthur Chester, Clayton-Kennedy, Ottoman-American Development Company, United States, Railway Concession, Capital, Ankara

1. Giriş

Sanayi Devrimi ile birlikte uzak noktalar arasında süratli ulaşımı sağlamaya duyulan ihtiyaç, demiryollarının önemini arttırmıştır. XIX. yüzyılda Avrupa’da modern anlamda demiryollarının kullanımı yaygınlaşmaya devam ederken, “Fabrikalardan sonra, sanayi devrinin en büyük simgesi olan demiryolları, Osmanlı Devleti’ne, birçok yeniliğe göre daha erken girmiştir.”¹ Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu inşasına yönelik ilk adımın atılması, 1830’lara uzanmaktadır. Proje haline getirilen demiryolu yapım çalışmaları ise ancak XIX. yüzyılın ortalarına doğru gerçekleşmeye başlamıştır.² Demiryolu inşası için gereken bilgi, teknoloji ve sermayenin yeterli düzeyde olmaması, yabancı şirketlerin Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapımı konusunda imtiyaz elde etmelerinin önünü açmış ve Avrupalı devletlere ait şirketlerin yanı sıra Birleşik Devletler de imtiyaz elde etme amacıyla harekete geçmiştir.³ Dönemin koşullarına göre değerlendirildiğinde hayli kâr sağlayacak bir yatırım sahası olmanın ötesinde demiryolu inşası, XIX. yüzyılın diğer yarısında siyasi teşebbüsleri de beraberinde getirmiş,⁴ imparatorluğun demiryolu yapımı konusunda kaynak yetersizliği sıkıntısıyla karşı karşıya oluşu, tarihe “Şark meselesi” olarak geçen Avrupalı güçlerin Osmanlı İmparatorluğu’nu parçalama emellerine farklı bir boyut kazandırmıştır. Birbiri ardına ayrıcalık elde etme yarışına giren Avrupalı devletler, bu yolla Osmanlı coğrafyasında nüfuz bölgelerine sahip olmak istemişlerdir. Birleşik Devletler de bu kervana, birkaç başarısız teşebbüsün ardından ciddi bir şekilde ünlü Chester Projesi ile dâhil olmuştur.

Çalışmanın hedefi, Amerikan sermayedarlarına verilen Chester Demiryolu İmtiyazı’nın detaylı bir incelemesini ortaya koymak değildir. Daha öncesinde konuyu merkez alan hayli detaylı çalışmalar yapıldığından, bu çalışmada Chester Projesi’nin gelişim sürecine bir özet olarak değinilmekle yetinilecektir. Çalışmanın temel hedefi, Türk-Amerikan ekonomik ilişkilerinde önemli bir yer işgal eden Chester İmtiyazı kapsamında taraflar arasında yalnız sözlü beyanlar ile gündeme gelen ve özellikle Amerikan yayın organlarında yankı bulan yeni başkent Ankara’nın Amerikan çizgisinde modern bir şehir olarak inşa edilmesi konusudur. Projenin akıbeti ile bağlantılı bir şekilde yalnız bir vaat olarak kalan konu ile ilgili öncesinde yapılmış iki farklı çalışma olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmalardan ilki, Prof. Dr. Ali Cengizkan tarafından kaleme alınmıştır. Aynı konu incelenmiş olmakla beraber yazarın konuya yaklaşımı farklı olmuştur. Yazar Ankara’nın inşası ile ilgili farklı girişimleri birbirleriyle kıyaslayarak, Chester Projesi kapsamında Ankara’nın inşası meselesini çoğunlukla karşılaştırmalı olarak ele almıştır.⁵ Diğer

¹ Soyaloğlu Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler”, *Erdem*, 12/35 (2000), s. 487.

² Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi”, s. 487.

³ Çağrı Erhan, *Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri*, Ankara: İmge Kitabevi, 2015, s. 381.

⁴ Metin Hülagü, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Atatürk Araştırma Merkezi Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildirileri*, haz., Mukaddes Arslan, Ankara: AKDYYK Atatürk Araştırma Merkezi, 2010, s.26.

⁵ Ali Cengizkan, “‘Söz’ ve Tarih V: Ankara İçin Chester Planı: İmtiyazlar ve ‘Musul-Kerkük Petrolleri’”, *Arredamento Mimarlık*, S.157 (2003), ss. 80-89.

çalışma ise Prof. Dr. Rahmi Doğanay'a aittir. Yazar, bu çalışmada da içeriğine yer verilen Ahmed Şükrü'nün Arthur Chester ile yaptığı ve *Vatan* gazetesinde yayımlanmış olan 9 Nisan 1923 tarihli röportaja dayanan bir çalışma ortaya koymuştur.⁶ Gerçekleşmesi durumunda hayli ilgi çekici bir gelişme olma ihtimali taşıyan yeni başkent konusu, söz konusu çalışmalardan da ilham alınarak farklı bir bakış açısı ile detaylı incelenmek üzere bu çalışmada ele alınmıştır.

2. Chester Projesi'nin Ortaya Çıkışı

Birleşik Devletler, 1800'lerin sonları ile 1900'lerin ilk yıllarında süratli bir emperyalist gelişme göstermiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nu da hedef olarak görmüştür. Ancak Osmanlı hâkimiyetindeki Orta Doğu petrolerine yönelik istekleri, Almanya ve İngiltere'nin çıkarlarıyla çatışmıştır.⁷ XX. yüzyılın ilk dönemlerinde, Amerikalı Amiral Colby Mitchell Chester, beraberindekilerle birlikte Anadolu'da demiryolu ve madencilik teşebbüsü için kapsamlı bir proje geliştirmiştir.⁸

1908 Jön Türk Devrimi'nden sonra Osmanlı ülkesini Fransız ve Alman finansal çıkar gruplarının etkisinden kurtarmak amacıyla Jön Türkler, Osmanlı'da bayındırlık işlerine Amerika'nın da katılmasını desteklemişlerdir. Chester Projesi olarak adlandırılan, Amerikan başkentinin finansal desteğiyle yapılacak olan demiryolu hattı için Sultan II. Abdülhamid'le görüşmeler, 1908 Devrimi öncesinde başlamıştır. Bu arada Almanya, Amerikan şirketine verilmesi görüşülen imtiyazın, kendi elde etmiş olduğu Bağdat Demiryolu İmtiyazı'na rakip olacağı gerekçesiyle görüşmelere karşı durmuştur.⁹ Chester grubu, teşebbüsündeki kararlılığını ve finansal açıdan yetkinliğini, 1909 yılı Kasım ayında Ottoman-American Development Company'nin kurulmasıyla göstermiştir.¹⁰ 1910 yılının ilk aylarında grup, İstanbul'da yavaş ancak tatmin edici gelişmeler kaydetmiş ve Mart ayının ilk günlerinde Osmanlı Nafia Vekâleti ile detaylı bir ön anlaşma imzalamıştır. Bir iyi niyet göstergesi olarak şirket, İstanbul bankasına 20 bin lira yatırmıştır.¹¹

⁶ Rahmi Doğanay, "Amerikalıların Ankara Şehrini İmar Projesi", *Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi 38. ICANAS Tarih ve Medeniyetler Tarihi III. Cilt: Bildiriler*, haz., Zeki Dilek, Mustafa Akbulut, Salim Cönce, Zeynep Bağlan Özer, Reşide Gürses, Banu Karababa Taşkın, Ankara: AKDITYK, 2012, ss. 1147-1151.

⁷ Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S.24 (Kasım 1999-2003), s. 529.

⁸ John A. DeNovo, *American Interests and Policies in the Middle East 1900-1939*, Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1968, s. 58. Chester'ın bölge ile ilgilenmeye başlaması, 1900 senesine tekabül etmektedir. Chester, Ermeni hadiselerinde meydana gelen zararın karşılanması amacıyla Osmanlı İmparatorluğu'na gelmiş ve söz konusu ziyaretinde, madencilik faaliyetlerinin yürütülmesine karşılık bölgede demiryolu inşa etmenin Birleşik Devletler açısından kârlı bir iş olabileceği kanaatine varmıştır. Erhan, *Türk-Amerikan*, s. 382.

⁹ Feroz Ahmad, "Young Turk Relations with the United States, 1908-1918", *American Turkish Encounters: Politics and Culture, 1830-1989*, ed. Nur Bilge Criss, Selçuk Esenbel, Tony Greenwood, Louis Mazzari, Cambridge Scholars Publishing, 2011, s. 83.

¹⁰ Hasan Taner Kerimoğlu, "Yeni Bilgiler Işığında Chester Projesinin İlk Başvuru Süreci 1908-1912", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XX/41 (2020), s. 422.

¹¹ John A. Denovo, "A Railroad For Türkiye The Chester Project, 1908-1913", *Business History Review*, Vol.33, No.3 (1959), s. 309. "Projeye göre anahat Sivas'tan güney doğuya doğru uzanarak, Harput, Ergani,

Ön anlaşma imzalanmasına rağmen, imzalanan anlaşmanın geçerlilik kazanabilmesi için Meclis onayı gerekmektedir. Ancak 28 Haziran 1910'da Meclis-i Mebûsan, anlaşmanın müzakerelerini belirlenmemiş bir tarihe değin tehir etmiş, bu karar beklentilerinin aksine bir gelişme olarak Amerikan imtiyaz grubunu düş kırıklığına uğratmıştı. Konunun tekrar gündeme gelmesine kadarki dönemde yaşanan gelişmeler, 1911 Şubat'ında kabinede yaşanan kriz ortamına değin devam etmiş, söz konusu dönemlerde Türk tarafı, tehirin gerekçesi olarak Almanya'nın karşı çıkışlarını gündeme getirmişti. Tüm yaşanan tartışma ve belirsizlik süreci sonunda, 1 Haziran 1911 tarihinde Mecliste yapılan oylama neticesinde, Amerikan beklentilerinin aksine bir şekilde "64'e karşı 71 oyla 'konunun daha iyi ve detaylarıyla incelenip görüşülmesi için' yeterince zaman olmadığı gerekçesiyle karar, tatil sonrasına, bir sonraki yasama dönemine ertelendi."¹² Bu aralıkta Ottoman-American Development Company içerisinde bazı anlaşmazlıklar baş göstermiş ve nihai ayrılıklar yaşanmıştı. Şirket, 1911 yılı Eylül ayı sonlarında Trablusgarp Savaşı'nı gerekçe göstererek öncesinde yatırmış olduğu teminatı geri almıştır. Tüm bu gelişmelere karşın Amiral Chester, projenin gerçekleştirilebilmesi yolunda faaliyet göstermeye, 1912-1913 döneminde de kararlılıkla devam etmişse de imtiyaz şirketi dağılmıştır. Bunun üzerine Amiral Chester'ın çabasıyla Ottoman-American Exploration Company ismiyle yeni bir şirket kurulmuş ve bazı yeniliklerle projede değişiklik yapılmış olmasına rağmen, 1913'te Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'ya yönelik gerçekleştirilen suikastın ardından yönetimin projeye yaklaşımı Amiral'in beklentileri yönünde olmamıştır.¹³

Yaşanan belirsizlik dönemi ardından proje, Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile bir daha gündeme gelmemiştir. Uzun süre rafa kaldırılan proje, Birleşik Devletler'in bölgeye olan ilgisinin devam etmesi nedeniyle yine de tamamen ortadan kalkmamış ve Millî Mücadele Dönemi'nde, Ankara'da teşekkül eden yeni Meclis ve Ankara'daki liderlerin gündemine taşınmıştır.

Musul, Kerkük üzerinden İran sınırındaki Süleymaniye'ye inecekti. Ayrıca üç yan hat ön görülüyordu: Biri Samsun üzerinden Karadeniz'e, diğeri Halep üzerinden Akdeniz'e ulaşacaktı. Üçüncüsü ise Bitlis üzerinden Van'a gidecekti. Tümü geniş hat olarak düşünülen bu şebeke, hatların 20'şer km. etrafındaki alanda bulunan ve 20 sene süreyle işletilecek olan maden gelirleriyle finanse edilecekti. İmtiyaz 99 yıllık bir süre için veriliyordu." Selim İlkin, "1922-1923 yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984, s. 742.

¹² Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 141-146.

¹³ Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında", s. 530-531.

2.1. Millî Mücadele Döneminde Chester Projesi'ni Canlandırma Teşebbüsleri

Amiral Chester, Büyük Savaş ardından, Ankara'daki liderlerle temas kurarak, daha öncesinde hayata geçirmeyi arzu ettiği projeyi yeni yönetimle tekrar görüşmek adına, ülkesinde faaliyetlerine hız vermiştir.¹⁴ Chester ve beraberindekilerin sağlam bir teşkilatlanma yolunda gösterdikleri çabalar, 1922 yılı Mart ayında Ottoman-American Development Company'nin (OADC) kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Şirket Büyük Savaş öncesi dönemde kurulan Ottoman-American Exploration Company'nin bazı değişiklikler yapılarak tekrar hayata geçirilmiş haliydi. OADC, önceki şirketin mirasını devralmıştır.¹⁵

Şirketin en önemli simalarından Kanadalı Binbaşı Clayton-Kennedy ile Amiral Chester'ın oğlu Arthur Chester, şirket kararı ile imtiyazı Ankara Hükûmetiyle görüşmek üzere Türkiye'ye gönderilmiştir.¹⁶ İkili, 1909 Chester Projesi ile eş süreli olan demiryolu ve maden imtiyazı için müzakereleri başlatmak üzere 1922 Eylül ayı ortalarında Ankara'ya gelmişlerdir.¹⁷ 1922 yılı Aralık ayı içerisinde Chester ve Clayton-Kennedy, Ankara Hükûmeti ile müzakerelere devam etmek üzere Ankara'ya tekrar gelmişlerdir. Ankara Hükûmetini temsilen Fevzi Bey ile gerçekleşen görüşmeler sonucunda üzerinde mutabakata varılan ön anlaşma metni 22 Ocak 1923 tarihinde İcra Vekilleri Heyetine verilmiş, "Şarki Anadolu Demiryolları" ismi verilen taslak metin, 30 Ocak 1923 tarihinde tasdik edilerek 8 Nisan 1923 günü Büyük Millet Meclisinde müzakere edilmiştir. Aynı gün içinde oylama yapılmış fakat kullanılan 158 oydan 141'inin lehte olsa da yeterli

¹⁴ Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 219 Chester, 19 Mayıs 1920'de Birleşik Devletler Dışişleri'ne mektup yoluyla müracaat ederek, öncesinde ortaya koyduğu çalışmalarını yetkililerle paylaşmış ve yeni teşebbüslerine dair detayları aktararak Dışişleri'nin desteğini istemiştir. Ancak yeni dönemin beraberinde getirdiği koşullarda, bu kez projede petrol meselesi vurgulanmıştır. Chester, elde etmeyi umut ettiği imtiyaz ile bölgede petrol açısından zengin Mezopotamya ve bilhassa da Süleymaniye'nin Birleşik Devletler nüfuz alanında kalacağına işaret etmiştir. Chester bu kez Dışişleri'nin yanı sıra Denizcilik Bakanlığı'na da müracaatta bulunmuş ve destek beklemiştir. Bu dönemde öne çıkan mesele petrol olmuş ve imtiyaz daha çok "petrol projesi" olarak değerlendirilmeye başlamıştır. Chester'in başvurularına karşılık Dışişleri daha ihtiyatlı bir tavır takınırken, Denizcilik Bakanlığı ise, Dışişleri'ne kıyasla daha istekli davranmıştır. Bunun sebebi ise savaş ile önemi daha da net görülen petrolün, denizcilik açısından taşıdığı önem olmuştur. Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 219-220.

¹⁵ Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında", s. 531. Fakat önemli bir değişiklik olarak, projenin gündemden kalkmasına kadar geçen sürede isminin "Chester Projesi" olarak anılmasına rağmen, 1922'de kurulan yeni şirkette hisselerin çoğunluğu artık Amiral Chester'a ait değildi. Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 235. Şirketin başkanlığını Panama Kanalı'nın inşası ile adını duyurmuş olan General Gothals üstlenmişti. Sevilay Özer, "Chester Projesi (İmtiyazı) (1923)", *Atatürk Ansiklopedisi*, (erişim tarihi: 28.06.2022).

¹⁶ Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında", s. 531.

¹⁷ Denovo, *American Interests*, s. 220. Şirket bünyesinde bir takım anlaşmazlık ve uyuşmazlıklar yaşamasına karşın, 1922 yılı Eylül ayı bitimine kadar devam eden müzakereler neticesinde Clayton-Kennedy Ankara'dan ayrılarak İstanbul'a gitmiştir. Arthur Chester ise Ankara'da kalmaya devam etmiştir. Clayton-Kennedy, şirket başkanı General Gothals'a gönderdiği 5 Ekim 1922 tarihli mektubunda Ankara Hükûmetinin projeye yaklaşımlarının olumlu olduğunu ve üzerinde mutabakata varılan bazı konuları paylaşmıştır. Kennedy'nin aktardığına göre Ankara Hükûmeti, proje için gerekli maddi teminatı 80.000 dolardan 30.000 dolara düşürmeyi kabul etmişti. Bu sebeple şirket hızlı davranmalı ve gerekli miktarı bir an evvel temin ederek tek seferde bankaya yatırmalıydı. Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 238.

çoğunluk sağlanamadığı için ertesi gün oylama tekrarlanmıştır. Bu kez kullanılan 206 oydan 185 olumlu oy çıkmış ve anlaşma nihayet 9 Nisan 1923 tarihine Mecliste onaylanmış¹⁸, taraflar anlaşmayı resmî olarak 29 Nisan 1923 tarihinde imzalamıştır.¹⁹ Bu duruma İngiltere ve Fransa'nın tepkisi sert olmuştur.²⁰

Arthur Chester ile Clayton-Kennedy Ankara'ya tekrar geldikten sonra, imtiyaz çerçevesinde oldukça kapsamlı olan iki yeni teşebbüs daha gündeme getirmiştir. Bunlardan ilki, çalışmanın esas konusunu teşkil eden Ankara'da 20 kilometrelik alanın imtiyaz şirketine tahsis edilmesi ile burada Büyük Millet Meclisi ve ek devlet dairesi inşa edilmesi, arazinin kalan kısımlarına da Amerika'daki en yeni şehirlerde mevcut olan park, yol, kanalizasyon vb. altyapı çalışmaları gerçekleştirilmesi ve halka satılacak konutlar inşa edilmesiyle yeni bir şehir inşasıdır. Diğer teşebbüs ise Amerikan kredisi ile tarım makinelerinin ithal edilmesi ve bu makinelerin onarımı için gereken tamirhanelerin kurulması önerisidir. Ankara'da yeni şehir inşası fikrine çok alaka gösterilmemesine karşın tarım ile ilgili konu büyük ilgi çekmiştir.²¹

2.2. Chester Projesi Kapsamında Yeni Ankara

Chester İmtiyazı metninde veyahut Amerikan temsilciler ile Ankara Hükûmeti arasında imzalanan herhangi bir anlaşma metninde yer almamasına karşın, taraflar arasında sözlü beyanlar ile gündeme geldiği anlaşılan Ankara'nın Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti olarak modern çizgide inşa edilmesi meselesi, Chester İmtiyazı ile ilgili dikkat çekici bir konudur. Söz konusu mesele, dönemin Amerikan basınında da yankı bulmasına rağmen Türk tarafında aynı heyecan görülmemektedir. Zira Amerikan basınıyla

¹⁸ Onaylanmış anlaşma metni için bkz. Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Ankara: AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991, s. 31-67.

¹⁹ *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesi, anlaşma resmen imzalandıktan sonra 30 Nisan 1923 tarihinde şu habere yer vermiştir: "Dün öğleden sonra saat 5,10'da Ankara kâtib-i adli huzurunda Nafia Vekili Feyzi, Müsteşar Ali Rıza, Demiryolları Müdürü Umûmisi Ziya Beyler ile Chester Kumpanyasının vekilleri Mister Clayton Kennedy ve Mister Arthur ile Anadolu Şarkında yapılacak demiryolları hakkındaki mukavelenameler ve şartname imza ve teati edilmiştir." Bkz. Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansması", *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, 2010, s. 293.

²⁰ Sevilay Özer, "Chester Projesi (İmtiyazı) (1923)", *Atatürk Ansiklopedisi*, (erişim tarihi: 28.06.2022), Denovo, *American Interests*, s. 225. 9 Nisan 1923 tarihinde TBMM tarafından onaylanan anlaşma ile "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 demiryolları hatlarıyla limanlarını ve bu hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik şerit içindeki, mevcut ve bulunacak tüm maden kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı." Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 267-268.

²¹ İlk, "1922-1923 yılları Türkiye'sinde", s. 752-753. Demiryolu inşası ve yer altı kaynaklarının işletilmesine dair anlaşmanın yanı sıra bir de tarım anlaşmasının varlığı bilinmektedir. Sözü konusu anlaşma ile ilgili olarak Yahya S. Tezel, 9 Nisan 1923 günü mecliste onaylanan iki anlaşmadan biri olarak tarım anlaşmasından söz etmektedir. Bu anlaşma gereğince Amerikan imtiyaz grubu Türkiye'ye tarım araç-gereçlerinin ithali konusunu tekeline almaktadır. Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015, s. 229-230. Konu ile ilgili olarak Bilmez Bülent Can ise Amerikan grubu ile resmî olarak yapıldığını bildiğimiz iki ayrıcalık anlaşması olduğunu belirtirken, çoğu kaynakta ifade edildiği üzere 1923 yılı Mart ayında imzalanan söz konusu Tarım Anlaşması'nın hiçbir zaman TBMM'nin onayına sunulmadığının altını çizmektedir. Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s. 262. Daha detaylı bilgi için bkz: aynı eser s.262-267.

kıyaslandığında, yalnız az sayıda yayın organında meseleden söz edildiği görülmüştür. Amerikan basınının meseleyi ön plana çıkarmasının arkasındaki gerekçe ise projenin hayata geçirilmesi durumunda Yakın Doğu'da Amerikan prestijine katkı sağlayacağını düşünülmesi olarak yorumlanabilir.

Chester grubuna modern çizgide bir şehir kurma konusunda verildiği iddia edilen imtiyaz ile ilgili olarak altında Arthur Chester'ın ismi bulunan 10 Ekim 1922 tarihine ait bir belge önemlidir. Ankara'dan gönderilen belgede Chester, kendilerinden Ankara'yı yeniden inşa edip modern bir şehir hâline getirmelerinin istendiğinden söz etmektedir. İnşa için gerekli olan ödemenin yapılması halinde söz konusu önerinin en ilgi çekici konu olacağını da sözlerine eklemiştir.²² Belge, Ankara'nın inşası konusunda bir talep geldiğini ifade etmesi bakımından önem arz etmektedir. Nitekim bu iddiayı destekleyen herhangi bir belgeye, yerel literatürde yapılan çalışmalar neticesinde henüz ulaşılamamıştır. Bunun yanı sıra Prof. Dr. Erdal Açıkşes ve Prof. Dr. Rahmi Doğanay, çalışmalarında söz konusu teklifin bir jest olarak yorumlanabileceğini ve yeni bir şehir inşa etmenin mali yükü ve altyapı gereksinimi göz önüne alındığında, bu önerinin yeni Ankara'nın inşa sürecine fayda sunabileceğini ifade ederken, teklifin Ankara Hükûmeti tarafından ilgiyle karşılanmadığını belirtmişlerdir.²³ Ancak yukarıda içeriğine değinilen Amerikan belgesinde talep geldiğinin belirtilmesi ile kıyaslandığında bir çelişki ortaya çıkmaktadır. İlâveten talebin net olarak kim veya nereden geldiği de belirtilmemiştir.

Amerikan belgeyi arasından tespit edilen ve *Journal d'Orient* mecmuasının 19 Aralık 1922 tarihli haberinden tercüme edildiği not düşülen bilgilere göre, *Vakit* gazetesinin 17 Aralık 1922 tarihli haberinde, Anadolu'da bayındırlık işleriyle ilgili projeleriyle bilinen Arthur Chester'ın, Nafia Vekâletine ülkenin farklı bölgelerine yeni şehirler inşa etmeye yönelik yeni projeleri teslim ettiği ifade edilmiş ve Chester'ın Türkiye'nin yeni başkenti olacak yeni bir şehir kurma niyetinden söz ettiği belirtilmiştir.²⁴ Belgede yeni şehrin Ankara'da veyahut Ankara yakınlarında kurulması planlandığından söz edilmemekle birlikte, daha öncesinde tespit edilip incelenen belgede başkentin Ankara olmasının beklendiği fark edilmektedir. Nitekim söz konusu dönemlerde Meclisin Ankara'da yer alması ve İstanbul'a kıyasla güvenlik konusunda bir takım avantajlarından dolayı başkentin Ankara'da kalacağı tartışılan bir meseledir.

Arthur Chester da 17 Ekim 1922 tarihli bir mektubunda, duyularına göre Ankara'nın başkent olarak kalmasının mümkün olduğundan ve İstanbul'un, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın dünya donanmalarına açık kalmaya devam etmesi halinde daima stratejik açıdan zayıf bir nokta kalacağından söz etmektedir. Ve anakaradan kopuk bir başkente

²² NARA (National Archives-United States), Arthur Chester tarafından kaleme alınan evrakın kopyası, 10 Ekim 1922, 867.602 ot 81/222, ek: 2.

²³ Erdal Açıkşes ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Elâzığ: T.C. Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, 2010, s. 107.

²⁴ NARA, *Journal d'Orient* mecmuasının 19 Aralık 1922 tarihli haberinden çeviri, 10 Nisan 1923, 867.602/122, ek no: 51.

sahip olmanın daima bir tehdit oluşturacağı konusunda da Türklere hak verdiğini ifade etmektedir. Ancak bunun yanı sıra Chester, kendisinin başkent olarak Eskişehir'i beklediğini de söylemektedir. Ankara konusunda ise başkent Ankara'da kalması için bir gerekçenin olmadığına, zira şehrin güneyle bağlantısının kesik olmasına ve özellikle ön plana çıkarılabilecek bir bölgesel özelliğinin de bulunmamasına işaret etmektedir. Ankara'ya kıyasla Eskişehir ise üç demiryolu hattının kavşak noktasında ve İstanbul'dan çok da uzak olmayan bir konumda bulunmaktadır. Ayrıca tüm şehri ısıtmada kullanılacak sıcak su kaynağına yakın, ılıman bir iklime de sahiptir.²⁵ Chester'ın yeni başkent konusunda Eskişehir'e işaret etmesinin yanı sıra, sınırla da olsa genel manada Ankara'ya dair yaptığı yorumlar da dikkat çekmektedir.

Konu ile ilgili bir diğer belge, Birleşik Devletler Yüksek Komiser Vekili Frederic R. Dolbeare'nin kaleme aldığı evraktır. Konu ile ilgili bir diğer belge, Birleşik Devletler Yüksek Komiser Vekili Frederic R. Dolbeare tarafından kaleme alınmıştır. Belgede ayrı bir bölümde çok gizli olarak Dışişlerinin bilgisine sunduğu kısımda Dolbeare, Chester Projesi'nin kapsamının genişletilerek yeni Ankara şehrinin inşa edilmesini ve tarım alanında bazı girişimleri içereceğinden söz etmektedir. Konunun detaylarına hâkim olmadığını söyleyen Dolbeare, Ankara'yı inşa planının Mustafa Kemal Paşa'nın istekleri doğrultusunda tasarlandığını anladığını ifade etmiştir. Dolbeare ayrıca, incelemenin hâlihazırda yapıldığını ve yeni şehrin planının kâğıda döküldüğünden de söz etmiştir.²⁶

Genel olarak Dolbeare'in proje hakkındaki görüşleri olumlu değildir. Dolbeare, tüm gelişmeler neticesinde, bilhassa finansman planlarının henüz düzenlenmediği gerçeğini göz önüne alarak Chester Projesi'ne dair görüşmelere tamamiyle idealist yaklaştığını belirtmiştir.²⁷ Uzun süre sürüncemede kalan projenin bir neticeye erdirilememiş olması göz önüne alındığında Dolbeare'nin görüşlerinde haklı olduğu görülmektedir.

Ankara'nın yeniden inşası meselesinde en kapsamlı denebilecek bilgilerin ilk kez *Vatan* gazetesinin 9 Nisan 1923 tarihli sayısında gazeteci Ahmed Şükrü'nün Arthur Chester ile yaptığı "Yeni Ankara Hakkında Chester'ın Tasavvurları" başlığını taşıyan röportajında yer aldığı fark edilmiştir. Ahmed Şükrü'nün projenin detaylarını almak üzere kendisine müracaatta bulunduğu Arthur Chester, kendisine şu malumatı vermiştir:

Yeni şehir, demiryolu istasyonunun güneybatısında yer alan tepenin üzerine inşa edilecektir. Ankara Hükûmeti'ne sunulan projeye şehrin bir de haritası eklenmiştir. Hükûmete sunulan teklife göre tepenin işgal ettiği beş kilometre uzunluğunda ve dört kilometre enindeki arazinin Chester imtiyaz şirketine verilmesi halinde tepenin üstüne

²⁵ NARA, Arthur Chester tarafından yazılan ve muhatabı bilinmeyen mektubun kopyası, 17 Ekim 1922, 867.602 ot 81/ 222, ek: 3, s. 3.

²⁶ NARA, Birleşik Devletler Yüksek Komiser Vekili Frederic R. Dolbeare tarafından Dışişleri'ne gönderilen evrak, evrak üzerinde tam tarih yazmamakla birlikte 1922 yılının son dönemlerine tekabül etmektedir, 867.77/457, s. 7.

²⁷ NARA, Frederic R. Dolbeare tarafından Dışişleri'ne gönderilen aynı evrak, 867.77/457, s. 7.

büyük bir Meclis binası ve hükûmet için lazım gelen resmî daireler inşa edilecektir. Şirket Hükûmet adına on milyon liralık hükûmet binası inşa etmeyi taahhüt etmektedir. Büyük Millet Meclisi ile diğer hükûmet binaları, söz konusu meblağdan daha aşağı bir fiyata çıkarsa, o halde on milyon liraya yeterli oluncaya kadar Hükûmet'e istediği binaları inşa etmeyi taahhüt etmektedir. Bu hükûmet binaları haricinde şirket, şehrin yollarını, kaldırımlarını inşa edecek, parklar açacak, şehre bol su getirecek, elektrik ile aydınlatma sağlayacak, tramvay ve telefon hülâsa Amerika'nın en yeni şehirlerinde mevcut bulunan dinlenme mekânları sağlanacaktır. Her caddenin altında iki tünel bulunacak, bu tünellerden biri lağımlara, diğeri de elektrik, telgraf ve telefon tellerine ayrılacaktır. Chester, hükûmetten taksitle on milyon liralık bina inşa etmek ve şehrin caddelerini ve sokaklarını açmaya mukabil hükûmetten yirmi kilometre kare arazi istemektedir. Bu arazi arsalar halinde başkentte ikamet edecek olan ahaliye yine taksitle satılacak veyahut arsalar üzerine dükkânlar, evler inşa edilerek bu yolda satış yapılacaktır.²⁸

Gazetede aktarılan bilgilerin yanı sıra, Amerikalı sermayedarların kurulacak yeni şehri nasıl tasvir ettiklerine de yer verilmiştir. Buna göre; istasyondan güneyde Büyük Millet Meclisi binasına doğru yüz metre genişliğinde bir cadde açılacaktır. Büyük Millet Meclisi binası kare şeklinde iki yüz metre kare bir parkın ortasında bulunacaktır. Parlametonun iki tarafında Fransızca "Z" harfi şeklinde Hükûmet'e mahsus binalar olacaktır. Büyük Millet Meclisi binasıyla Hükûmet dairelerinin arkasında tepenin eteğinde büyük suni bir göl olacaktır. Millet Meclisi Binası, Hükûmet daireleri, bu göl etrafındaki parklarıyla beraber bir kilometre kare kadar bir yer işgal edecektir. Meclis binasıyla bu park şehrin ortası ve en seçkin yeri olacaktır. Diğer caddeler ve yollar, her tarafa doğru bu göbekten ayrılacaktır. Tren istasyonundan başlayarak Meclis binasına doğru uzayıp giden yüz metrelik cadde Meclis parkından sonra yetmiş beş metre genişliğinde olmak üzere uzayıp gidecektir. Bu cadde, Chester'a göre şehrin seçkinlerine mahsus ikametgâhlara tahsis edilecektir. Büyük Millet Meclisi reisinin evi bu caddede olacağı gibi, sefarethane ve Millet Meclisi azalarının evleri de burada yer alacaktır. Oteller parkın istasyona doğru olan tarafında, kulüpler de arka tarafında bulunacaktır. Şehrin her tarafında muhtelif büyüklüklerde parklar bulunacağı gibi, bir köşe teşkil eden grup evlerinin de özel parkları olacaktır. Parkların dışında, tren istasyonu civarında kuzeyde büyük bir koşu alanı olacaktır. Yukarıda bahsi geçen yüz ve yetmiş beş metrelik caddelerin haricinde diğer caddeler ellişer ve sokaklar da yirmi beş metre genişliğinde olacaktır. Her dört köşeden müteşekkil grup evler (toplular) yüz elli metre ölçüsünde ve yüz metre genişliğinde arazi üzerine inşa edilecektir. Bu arazi on sokağa beş metre yüzü olan arsalarla taksim edilmiştir. Her evin on beş metre yüzü ve elli metre kadar da derinliği olacaktır. Yirmi dört sokaktan müteşekkil grup evler bir mahalle teşkil edecektir. Chester mahallelerin isimlerini, vilayet isimleriyle adlandırılmasını tavsiye

²⁸ Vatan, "Yeni Ankara Hakkında Chester'ın Tasavvurları", 9 Nisan 1923, s. 2.

etmektedir. Sokaklar ise numara ile bilinmelidir. Bu kabul edilirse yeni Ankara'da adres örneğın şu şekilde yazılacaktır: Erzurum Mahallesi'nde on sekiz numaralı sokaktan yüz numaralı hane. Haberde ifade edilene göre Amerika'da hatırda tutulması kolay olan bu vilayet ve numara ile sokak adlandırma usulü oldukça yaygındır.²⁹

Ahmed Şükrü, Chester'a arsaların fiyatları hakkında da soru yöneltmiş ancak yanıt alamamıştır. Zira Chester, bunun tamamen arz ve talebe tabi olduğunu belirterek, "İhtimal ki halkı bazı mahallelere davet etmek için bedava arsalar vermeğe mecbur kalacağız. Hatta bazı koşullar altında hediye olarak inşa edilmiş ev bile verebiliriz. Yeni Ankara'yı inşa hususunda muvaffakiyet tamamen Türkiye'nin iktisadi kalkınmasına tabidir. Fakir bir memleketin başkenti de fakir olacağından böyle bir şehrin inşası için para sarf edilemez. Biz Ankara'nın inşasına talip olmakla Türkiye'nin istikbali hakkında ümitler beslediğimizi göstermiş oluyoruz"³⁰ ifadesinde bulunmuştur.

Ahmed Şükrü'nün Arthur Chester ile gerçekleştirdiği röportajında yeni başkent ile ilgili olarak oldukça detaylı bilgiler paylaşılmıştır. Mahallelerin nasıl isimlendirilmesi gerektiğine kadar her detayın düşünülmüş olması da ayrıca dikkat çekmektedir. Söz konusu projeye dair detaylı ve net çizimler henüz tespit edilememiş olmakla birlikte, Chester'ın tasviri zihinlerde şehri canlandırmayı kolaylaştırmaktadır. Yeni şehir kurulmasına dair en kapsamlı bilgiyi paylaşan gazete *Vatan* olmakla beraber, konuyla ilgili olarak daha evvelinde yerel basında yer alan farklı haberler de olmuştur.

Bunlardan ilki, *Tevhid-i Efkâr* gazetesinde 5 Ocak 1923 tarihinde "Ankara Türkiye'nin Merkezi Kalacaktır" manşetiyle çıkan haberdır. Haberde, Chester'ın Ankara şehrini yeniden inşa edeceği ve Chester Projesi hakkında görüşmelerin devam etmekte olduğu aktarılmıştır. Ankara'da 21 Ocak günü yapılan röportaja göre Arthur Chester, 18 ay zarfında Ankara'nın yeni baştan inşasını gerçekleştirmek istemektedir ve Ankara, hükümet merkezi olarak kalacaktır.³¹ Söz konusu haber, Amerikan arşiv belgeleri arasında da tespit edilmiştir. Burada bir satırın sansüre uğradığı da not düşülmüştür.

Tanin'in 5 Mart 1923 tarihli sayısında "Anadolu'da Amerika Sermayesi" manşetiyle yer alan bir diğer haberde, Britanya Sanayi Federasyonunun üyelerine gönderdiği bir mektupta Amerikan sermayedarlarının Küçük Asya'daki faaliyetlerine dikkat çektiği ve Chester sendikasına mensup bir Amerikan grubunun Ankara şehrinin yeniden inşası hakkında teklifte bulunduğu aktarılmıştır. Ayrıca habere göre başka bir grup da tarım makinelerinin ve traktörlerin tamiri için tesisatta bulunmayı teklif etmektedir.³² Birkaç gün sonra yine *Tanin*'de yer alan bir köşe yazısının içeriği ise hayli dikkat çekicidir.

²⁹ Vatan, "Yeni Ankara Hakkında Chester'ın Tasavvurları", 9 Nisan 1923, s. 2.

³⁰ Vatan, "Yeni Ankara Hakkında Chester'ın Tasavvurları", 9 Nisan 1923, s. 2.

³¹ Tevhid-i Efkâr, "Ankara Türkiye'nin Merkezi Kalacaktır", 22 Ocak 1923, s.2.

³² Tanin, "Anadolu'da Amerika Sermayesi", 5 Mart 1923, s. 2.

Gazetenin ilk sayfasında "İstanbul Meselesi" başlığıyla yayımlanan ve altında Hüseyin Cahit'in ismi bulunan yazıda, başkent seçimi meselesinde İstanbul'un bir kenara koyulması eleştirilmiştir. Eskiden Avrupa ile Türklerin arasında olan bu mesele, Hüseyin Cahit'in görüşüne göre şimdi yeniden "kendi aramızda" çıkmıştır. Yazısında Ankara'ya da değinen Cahit, Ankara'da bulvarlar yapılarak modern bir şehir vücuda getirileceğini öğrendiğinde bu Amerikan rüyalarının çok hoşuna gittiğini saklayamayacağını, ancak bu heyecanın, çocukluğumuzdaki peri masallarından duyduğumuz heyecandan farklı da olmadığını ifade etmiştir. Cahit, Ankara'nın sokaklarına taş kaldırımlar yapılacağını, taş hanın biraz yukarısında otel inşa edileceğini kendisine söyleselerdi daha çok sevineceğini, zira bunların yapılmasının mümkün olduğuna inanacağını ifade ederek,³³ Ankara'nın yeniden inşası hakkında kısa da olsa görüşlerini bildirmiştir. Cahit'in, Amerikalıların Ankara'yı modern bir şehir haline getirmek üzere yeniden inşa edecekleri fikrine bir hayal olarak baktığını görmek mümkündür. Ancak bir diğer taraftan, projenin hayata geçirilmesi adına Amerikanların tarafında bazı hazırlıkların yapıldığını da yine gazetelerde yer alan haberlerden öğrenmekteyiz.

İkdam'ın 15 Nisan 1923 tarihli haberinde Lozan Konferansı'nda Chester Projesi'nin gündeme gelişi hakkında bilgi verilmiş, bunun yanı sıra, Amiral Chester'ın oğlu Binbaşı Arthur Chester'ın iki buçuk milyon İngiliz lirası değerinde ziraat makineleri ve Türkiye'nin başkenti olarak Ankara ve diğer şehirlerin modern tarzda inşa edilmesi için gereken malzemenin tedariki için Amerika'ya bir mukavele ile döndüğü bilgisi geçmiştir.³⁴ Haberden anlaşıldığı üzere inşa meselesinin yalnız Ankara ile sınırlı kalmadan, Anadolu'daki diğer şehirleri de kapsamı düşünülmemektedir.

Yerel basında yer alan haberlerin yanı sıra, Chester İmtiyazı ile ilgili olarak bazı Amerikan gazeteleri de "...Türkiye'de yalnız demiryolları ve limanlar yapmak değil, orman ve madenleri işletmek ve yeni bir Ankara şehri kurmak yolunda imkânların Amerikalıların eline geçtiğine dair yayınlar yapmışlardır."³⁵ Bunlardan özellikle yeni Ankara'nın inşası ile ilgili haberler dikkat çekmektedir.

İlk olarak 30 Mart 1923 tarihli *New Britain Daily Herald* gazetesinde "Amerikan Başkenti Ankara'yı Yeniden İnşa Edecek" manşetiyle yayımlanan yazıda, yeni şehrin inşa meselesine İngiliz ticari çıkarları çerçevesinden yaklaşmıştır. İngilizlerin, Amerikan kapitalistlerinin Ankara'da artan faaliyetlerinden rahatsızlığı ifade edilirken, Chester Projesi kapsamında Ankara'nın modern bir şehir olarak inşa edileceğinden ve tasarının, eski başkentten oldukça bağımsız bütünü yeni bir başkentin inşasını öngördüğünden söz edilmektedir. Aktarılanlara göre elektrik, telefon hattı, geniş bulvarlar, gökdelenler, modern kanalizasyon ve su şebekesi ve yeni hükûmet binalarıyla şehir, tamamıyla yeni çizgide inşa edilecektir.³⁶ Aynı gazetenin bu kez 10 Nisan 1923 tarihli sayısında

³³ *Tanin*, "İstanbul Meselesi", 13 Mart 1923, s. 1.

³⁴ *İkdam*, "Chester Projesi Lozan Konferansı'nda", 15 Nisan 1923, s. 1.

³⁵ Ahmed Emin Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerimiz ve Geçirdiklerimiz*, C.III, 1970, s. 55.

³⁶ *New Britain Daily Herald*, "Capital from America Will Rebuild Angora", 30 Mart 1923, s. 9.

“Amerikalılara Türkiye’nin İç Kesiminden Zengin İmtiyaz Verildi” manşetiyle Chester Projesi irdelenmiş, diğer devletlerin projeye karşı tavırlarına yer verilmiştir. Projenin esas odağından bahsedilerek Ankara’nın modern çizgide yeniden inşa edileceğinin ifade edilmesi haricinde meselenin üzerinde fazla durulmamıştır.³⁷

21 Mayıs 1923 tarihli *The Evening Star* gazetesinde “Balçık Şehri Mermere Dönüştürmek-Chester Anlaşmasının Şehir Bölümü” manşetiyle konuya dikkat çekilmiştir. Haberde Amerikalılara son zamanlarda verilen imtiyaz ile tüm modern Amerikan şehirlerinde olduğu gibi, Ankara’nın geniş caddeleri, yüksek binaları, geniş meydanları, parkları ve ferah tren istasyonları olacağı ve bu durumun, mevcut binlerce alçak tuğla ve kerpiç binaları, dar, dolambaçlı, karanlık sokakları ve Ankara’yı dünyanın en ilkel şehirlerinden biri haline getiren yetersiz sıhhi koşulları bertaraf etmekle gerçekleşeceği ifade edilmiştir. Aynı haberde, başkent meselesine de değinilmiş ve Ankara eğer yeniden inşa edilirse, bunun, başkent meselesinde İstanbul’un dışarıda kalması manasına gelebileceği ifade edilirken, çoğu Türk’ün, kara ve denizden gelecek saldırılara karşı zarar görmeyecek konumu nedeniyle Ankara’nın başkent olarak kalmasından yana oldukları bilgisi paylaşılmıştır.³⁸ Haberin başlığı dahi kendi başına söz konusu dönemlerde Ankara’nın mevcut koşullarına, bir dış göz tarafından nasıl bakıldığını anlatmaktadır. Ancak haberin projeye dikkat çekme amacıyla belirli ölçüde abartılı ifadeler kullanmış olması da muhtemeldir. Ankara’nın içerisinde bulunduğu koşullara dair diğer bir Amerikan gazetesinde verilen bilgiler de önem arz etmektedir.

13 Temmuz 1923 tarihli *New Britain Herald* gazetesinde, Charles Imbrie adında bir Amerikan temsilcinin Ankara’da kaldığı süreçte tecrübelerine dair bilgiler verilmektedir. Aktarılanlara göre Ankara, dünyadaki en kritik konut yetersizliği problemine sahip şehirdir. Bu nedenden dolayı Charles Imbrie ve eşi, kapalı yük vagonunu ev haline getirmiş, kapısına da bir Amerikan bayrağı asmıştır. Oda konusunda sıkıntı olsa da tekerlekli Amerikan evi Ankara’daki en temiz mekân olarak ifade edilmiştir.³⁹ Bir diğer gazetede ise Ankara; otellerin, restoranların, dükkânların veyahut yabancı elçilikler için uygun binaların bulunmadığı, ahşap barakaların şehri olarak tanımlanmıştır. Haberde, muhtemelen daha öncesinde bahsi geçen Charles Imbrie’ye gönderme yapılarak, Amerikan diplomatik temsilcisinin bir vagona kaldığından söz edilmiştir. Yılın bu zamanında şehrin kara boğulduğu veyahut çamura bulandığı, yalnızca at sırtında caddelere çıkabilmenin mümkün olduğu bilgisi verilmiştir. Aktarılanlara göre şehirde eğlenceye dair bir şey de yoktur, içki olarak da yalnız rakı mevcuttur. Gazetede bu gerekçelerden ötürü, İstanbul’da bulunan diplomatik personelin pek çoğunun Ankara’ya gelmektense istifa etmeyi düşündüklerine şüphe olmadığı yorumu yapılmıştır.⁴⁰

³⁷ *New Britain Daily Herald*, “Americans Given Rich Concession In Inner Türkiye”, 10 Nisan 1923, s.5.

³⁸ *The Evening Star*, “Changing Town of Mud to Marble-City Part of Chester Agreement”, 21 Mayıs 1923, s.12.

³⁹ *New Britain Herald*, “Exerts Influence From Box Car”, 13 Temmuz 1923, İkinci Edisyon, Kapak Sayfası.

⁴⁰ *The New York Herald*, “New Capital Dreary Village”, 29 Aralık 1922, s.2.

Görüldüğü üzere her üç Amerikan gazetesinde de Ankara'nın koşulları hakkında hayli olumsuz bir manzara ortaya çıkmaktadır. Ancak aktarılan bilgilerde ve yorumlarda belirli ölçüde abartılı ifadeler yer almış olması da göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun yanı sıra Anadolu'nun uzunca bir süredir savaş halinde olduğu, şehirleri onarabilmek ve sözü edilen mekânlarla donatabilmek için gerekli maddi kaynağın yetersiz oluşu, daha da önemlisi bir ölüm kalım mücadelesinden henüz çıkmış bir milletin, memleketin eski haline getirilmesi ve çağın gerektirdiği şekilde kalkındırılması için zamana ihtiyacı olduğu da unutulmamalıdır.

Chester Demiryolu İmtiyazı kapsamında, Ankara'nın modern bir şehir çizgisinde yeniden inşası meselesi, eldeki veriler ışığında yukarıda detaylı olarak açıklandığı üzere, taraflar arası sözlü beyanlar haricinde yazılı bir metne dökülerek üzerinde mutabakata varılmış bir konu değildir. Ayrıca, Amerikan basınında görece olarak daha geniş yankı uyandıran tasarıya karşı, aynı heyecan Türk tarafında uyanmamıştır. Nitekim konuya dair Türk basınına yansıyan fazla sayıda haber de tespit edilememiştir. Bunun gerekçelerinden biri, tıpkı Hüseyin Cahit gibi meseleye gerçeklikten uzak bir hayal olarak bakılması veyahut Chester İmtiyazı sürecinde bertaraf edilememiş olan bir takım belirsizlik ve anlaşmazlık durumlarının, projenin geleceği hususunda şüphelere mahal vermesi olarak değerlendirilebilir. Projenin gerçekleşmesi halinde neticelerinin neler olabileceği konusunda tahminde bulunmak güçtür. Ancak Avrupalı bir devletin, Yakın Doğu'da bir ülkenin başkentini kendi çizgisinde inşa etmesi, söz konusu devletin bölgede prestijini artırmasına yönelik bir katkı sunacağı, bir tahminden öte gerçektir. Yeni başkent inşasına dair, yerel literatür haricinde, şimdiki değin tespit edilen evrak arasından en kapsamlı bilgileri ve net olmasa dahi projeye dair ilk kez çizimleri gün yüzüne çıkaran kaynak *Scientific Age* isimli dergi olmuştur. Arşiv taraması neticesinde tespit edilen dergi, 1924 Şubat'ında yayımlanmış olduğu sayısında tasarı hakkında bilgi vermiştir.

"Türkiye'nin Yeni Başkenti için Planlar" başlığını taşıyan makalede, yeni başkent inşası ile ilgili planın ilk kez sözü edilen dergide yayımlandığı vurgulanmıştır. Ancak burada önemli bir ayrıntıdan söz edilmesi yerinde olacaktır. Yayımlanan makalede, aşağıda ismi geçeceği üzere, yeni Ankara'nın inşası ile ilgili "The City of Angora Corporation" isimli yeni bir şirketin kurulmuş olduğu fark edilmektedir. Chester İmtiyazı ile doğrudan bir ilişkisi olduğuna dair bir ifade yer almamasına karşın şirket, Ottoman-American Development Company ile aynı yerde bulunmakta ve Chester Projesi'nin danışmanlığını üstlenen Horace G. Knowles şirketin başkanlığını yapmaktadır. Proje içeriği bakımından incelendiğinde de, şirketin Chester İmtiyazı kapsamında yeni Ankara'nın inşası için kurulmuş olma ihtimali güç kazanmaktadır. Ayrıca, söz konusu dergide, yeni başkent ile ilgili makalenin hemen ardından Chester İmtiyazı metnine de yer verilmiştir.

Makalede, yeni Ankara'nın inşası ile ilgili olarak, I. Petro'dan bu yana hiç kimsenin bir ulusun başkentini inşa etme fırsatını elde edememiş olması, planların Washington D.C.'nin planına göre yapılmasının talep edilmesiyle Türk yetkililerin şehir planlamasına dair zor problemleri halletmiş olması ve Amerikan başkentinin Columbia Bölgesi'nde (*District of Columbia*) kurulmasından bu yana kaydedilen ilerlemenin ortaya koyduğu iyileştirmeler nedeniyle, tasarımın özellikle dikkat çekici olduğu vurgulanmıştır. Söz konusu dergide ilk kez yayımlanan tasarı, Horace G. Knowles'ın başkanı olduğu the City of Angora Corporation (*of 280 Madison Avenue*) şirketi tarafından Türk Hükûmeti'ne teslim edilmiştir ve şirket tarafından elde edilen Türkiye'nin yeni başkentini inşa etmesi için yapılan bir opsiyon sözleşmesinde belirtilen özel gerekliliklere dayanmaktadır. Şirket, kamu hizmetleri, eğlence yerleri, konutlar, apartmanlar ve otellerin inşası ve işletilmesi için ek hükümlerle birlikte, kamu binaları için maliyet artı yüzde 10 artı yüzde 6 faiz ile 10.000.000 dolarlık bir inşaat sözleşmesi öngörmektedir.⁴¹

Planlar Ankara Hükûmeti yetkililerine henüz teslim edilmiş, dokümanlara ve dergide ismine yer verilmeyen bir Türk yetkilinin mektubuna göre ise memnuniyetle kabul edilmişlerdi. Aktarıldığı üzere planlar, son moda şehir planlama esaslarına dayanmaktadır. Washington'u inşa etmek üzere yedi kilometre kare arazi ayıran Amerikalıların atalarının emsalini takip ederek, opsiyon hükümlerine göre Türk Hükûmeti de tren yolunun karşısında uzanarak platoyu kapsayan ve mevcut Ankara şehrinin karşısında yer alan 20 kilometrekare veyahut 12 buçuk mil büyüklüğünde toprağı ayıracaktır. Böylelikle İstanbul'dan uzanan mevcut demiryolu, Ankara şehrine olduğu gibi yeni başkente de hizmet verecektir. Mevcut Ankara şehri, yeni şehir inşa edilip yaklaşık olarak 60 bin kadar olan mevcut nüfusun⁴² bir kısmının barınmasına yetecek ölçüde genişlemesine değin kalacaktır. Dergide bu sayının, Ankara'dan Sivas'a ve Karadeniz'e uzanacak olan demiryollarının inşasından sonra daha da artacağı ifade edilmiştir. Öngörülen üzere bu şekilde Ankara, Türkiye'deki faaliyetlerin gerçek bir merkezi haline gelecektir. Proje, dergide paylaşılan görüşe göre koordinasyon, iş birliği ve güçlerin birleşmesiyle kısa zamanda hayata geçirilebilecek hayal gibi ihtimallerden yalnızca bir tanesidir. Aktarılan bilgilere göre muhtemel inşa durumunda kullanılacak 100.000.000 dolar şirket yetkilileri tarafından ayarlanmıştı. Kademeli organizasyon ve finans planlamaları geliştirilmiş ve şirketin Türkiye'deki temsilcisine de teslim edilmişti.⁴³ Dergide planlarla ilgili olarak çizimler de okurlara sunulmuş olmakla beraber çizimler küçük ve silik olduğundan ötürü net olarak anlaşılammaktadır. Yine de şu ana değin tasarı ile ilgili olarak edinilebilen tek görseller olmalarından ötürü paylaşılması gerekli görülmüştür.

⁴¹ NARA, *Scientific Age*, Şubat 1924, 867.602 ot 81/451, ek: 2, s.24.

⁴² Dergide Ankara Vilayeti'nin nüfusu ile ilgili olarak 1897 yılında 94.298, 1914 senesinde ise 891.426 sakini olduğu, güncel nüfusun da aşağı yukarı bu kadar olduğu ifade edilmiştir. Bu sayının arasından 34.000 Rum ve 94.000 Ermeni 1914'te Yunanistan'a ve başka yerlere geri döndüğünden, bunların yerine Yunanistan'dan ve diğer yerlerden gelen Türkler yerleştirilmiştir. *Scientific Age*, s.24.

⁴³ *Scientific Age*, s.24.

2.3. Chester Projesi'nin Sonu

Yahya Tezel'in ifadeleri ile 1920'li yılların ilk dönemlerinde "Türkiye'yi bir küçük Amerika yapma heveslerini" zirve noktasına ulaştıran Chester Demiryolu İmtiyazı,⁴⁴ Meclis tarafından onaylanması ardından memlekette büyük ilgi ve heyecana yol açmasına rağmen, Birleşik Devletler tarafında aynı durum söz konusu olmamıştır. Ayrıca Meclis onayı ile henüz imtiyaz müzakereleri devam ederken ortaya çıkan diğer devletlerin projeye olan karşıtlığı da daha da alevlenmiştir.⁴⁵ Ahmed Emin'in aktardığına göre henüz nihai barış akdedilmeden evvel Türk ekonomisinde Birleşik Devletler'in ön plana geçtiğini ve diğer büyük güçlerin bütün planlarının tersine döndüğünü tescilleyen 9 Nisan 1923 tarihli karar, adeta "Avrupa'da bir bomba tesiri" yaparak bir şaşkınlığa yol açmıştı. Özellikle de Fransa'da etkisi oldukça büyük olmuş, "kıyametler kopmuştu". Avrupalı güçlerin Türkiye'yi ekonomik olarak baskılama ve ülke çıkarlarına ters düşen bir barışı imzalatma konusundaki istek ve umutları da Chester İmtiyazı'nın onaylanması ile "suya düşmüş, cepheleri ikiye bölünmüştür."⁴⁶

Denovo'ya göre demiryolu, liman, maden ve tarım alanlarında kalkınmayı öngören hırslı hükümleri ile Türk tarafında projeye karşı gönülden bir alaka mevcuttu. Robert W. Imbrie'nin aktardığına göre ülkede her köylü, Amerikan hükûmeti tarafından inşa edileceği düşünülen "Amerikan demiryolları"ndan haberdardı ve bunun beklentisi içindeydi.⁴⁷ Ünlü Tarihçi Arnold J. Toynbee de, her kesimden Türklerin imtiyaza karşı gösterdikleri alakayı "iktisadi milliyetçilik" kavramı ile ilişkilendirmiş ve imtiyazın bir anlaşma haline geldiği Meclis oturumunda yer almasının yanı sıra bazı isimlerle gerçekleştirdiği görüşmeler neticesinde projeye karşı var olan desteğin altında yatan gerekçeleri öğrenmeye çabaladığını ifade etmiştir. Çok çeşitli gerekçelerden söz eden Toynbee'ye göre siyasiler, yeni başkent Ankara'yı ülkenin esas merkezi yapacağı düşüncesiyle projeyi benimsemişlerdir.⁴⁸ İlâveten bazı kimselerin çabası ile projeye dair, Amerikan sermayedarların takip eden birkaç senede milyon dolarlarca sermaye yatırarak Türkiye'de "Amerikan sermayesiyle birkaç yılda bir kaç yüz yıllık kalkınma" gerçekleştireceği havası oluşturulmak istenmişti.⁴⁹ Anlaşıldığı üzere Chester Projesi ile ilgili Türk tarafında büyük heyecan uyanmıştı ve projeden beklenti oldukça fazlaydı. Fakat ne var ki proje Amerikan hükûmetinin desteğinden mahrum kalmıştı. Ahmed Emin'in aynı yöndeki ifadelerine göre "Amerikan hükûmeti aylarca müddet projeyi destekler gördükten ve hiç ağzını açmadıktan sonra" Amerikan Hariciye Müsteşarı

⁴⁴ Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, s.229.

⁴⁵ Can, *Demiryolundan Petrole Chester*, s.238.

⁴⁶ Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerimiz ve Geçirdiklerimiz*, s.55.

⁴⁷ Denovo, *American Interests*, s.225.

⁴⁸ Osman Ulagay, *Amerikan Basınında Türk Kurtuluş Savaşı*, İstanbul: Yelken Matbaası, 1974, s. 302-303.

⁴⁹ Yahya Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.25, No.4 (1970), s.314.

Leland Harisson 23 Haziran 1923 tarihinde basına yaptığı açıklamasında Birleşik Devletler'in proje ile alakasının bulunmadığı ve projeye dair çalışmalara dâhil olunmasının devlet esaslarına aykırı olduğu yolunda ifadelerde bulunmuştu.⁵⁰

Amerikan hükûmetinin destek vermemesinin yanı sıra, Tezel'in görüşüne göre, Chester ayrıcalığının hayata geçirilememiş olmasının en temel gerekçesi, petrol açısından zengin Musul bölgesinin Türkiye'nin millî sınırları haricinde kalmış olmasıydı.⁵¹ Tüm bunların yanı sıra şirketin kendi içerisinde yaşadığı sorunlar da projenin eyleme geçmesini engellemiştir.

1923 Mayıs'ında Clayton-Kennedy ve Arthur Chester arasında yinelenen geçimsizlik, şirketin yönetimi konusunda Kanada ve Amerikan çıkarları arasındaki mücadeleyi ortaya koymuştu. Şirket bünyesinde yaşanan şiddetli geçimsizlik durumu, hayata geçirilmesi taahhüt edilen projeler konusunda ciddi adımlar atılmasının önünde engel teşkil edince, Türk tarafında duyulan heyecanın ağustosa doğru azalmasına neden olmuştu. Şirket, kasım ayında imtiyaz hükümleri çerçevesinde taahhütlerini yerine getirmek üzere göstermelik bir çaba ortaya koysa da finansal açıdan yeterli kaynak bulunamaması da aşılması güç engeller teşkil etmişti.⁵²

Proje ile ilgili hüküm süren bu olumsuz havaya rağmen Amerikan gazeteleri projenin hayata geçirileceğine dair yayınlar yapmaya devam ediyordu. The Evening Star gazetesinde 9 Kasım 1923 tarihinde çıkan haberde Chester Projesi'nin faaliyetlerine başladığı vurgulanmaktaydı. Haberde Anadolu'dan henüz döndüğü söylenen şirket yetkililerinden Albay Clayton-Kennedy, yaklaşmakta olan kış şartlarının projede gecikmeye sebep olacağını belirtilirken, gereken malzemenin Türkiye'ye gönderilmekte olduğunu ve henüz sona erdiği belirtilen şirketin iç anlaşmazlıkları sebebiyle geciken işlerin telafi edilmesi amacıyla mühendislerin ekstra stresli koşullarda çalışmakta olduklarını ifade etmiştir. Clayton-Kennedy ayrıca Türk hükûmetinin imtiyazı iptal ettiğine dair ortada dolaşan haberi de reddetmişti.⁵³

Yaşanan gecikmelerin, Türk tarafında yarattığı huzursuzluğu gidermek ve anlaşmanın büsbütün feshini önlemek amacıyla Clayton-Kennedy, birtakım "oyalama" teşebbüslerinde bulunmuştur. Bunlardan en önemlisi Samsun-Sivas hattının inşasına

⁵⁰ Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, s. 55. 9 Kasım 1923 tarihli Birmingham Age-Herald isimli bir Amerikan gazetesinde, faaliyetlerinde Amerikan ulusunun haklı çıkarları bulunması haricindeki bu tip girişimleri tanımanın Amerikan politikasına aykırı olduğu gerekçesiyle Chester Projesi'nin hiçbir zaman Amerikan hükûmeti tarafından özel olarak onaylanmadığı belirtilmiştir. Haberin devamında şimdiye değin proje göz önüne alındığında Washington hükûmetinin, anlaşmada azımsanmayacak ölçüde Amerikan çıkarları bulunduğu konusunda bilgisinin olmadığını anlaşıldığı da ayrıca vurgulanmıştır. Washington yetkilileri, Chester Projesi ile bağlantılı olarak Ankara'da, Amerika'da veyahut başka bir yerde yaşanan mevcut gelişmelere dâhil olmamıştı. The Birmingham Age-Herald, "Holders Of Turkish Oil Stock Disagree", 9 Kasım 1923, s.16.

⁵¹ Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi?", s.314.

⁵² Denovo, *American Interests*, s.226.

⁵³ The Evening Star, Washington D.C., "Chester Project Begun In Türkiye", 9 Kasım 1923, s.38.

başlanması olmuştur.⁵⁴ Tüm önleme girişimlerine rağmen, şirketin faaliyetlerine başlamada başarısız olması nedeniyle rahatsızlık duyan Türk hükûmeti, sonunda 18 Aralık 1923 tarihinde Chester İmtiyazı'nın feshedildiğini duyurmuştur. Şirketi yeniden tesis etmeye yönelik çabalar başarısız olmuş, 10 Mart 1925 tarihinde Amiral Bristol, Türk hükûmetinin fikrinin değiştirdiğini düşünmeye bir sebep olmadığı yorumunda bulunmuştur.⁵⁵

Ankara hükûmetinin tek taraflı olarak anlaşmayı feshettiğini duyurması ardından 1908 senesinden bu yana gündemde olan uzun soluklu Chester Projesi, gerçekleştirilmeyi üstlendiği veyahut ona yüklenmeye çalışılan tüm Amerikan hayalleri ile birlikte tarihe karışmıştır. Ahmed Emin de "en karanlık günlerde gönüllere ferahlık veren ve Yurdun kısa zamanda Amerika'nın yardımıyla cennete çevrilmesi ümidi ile ilgisi olan çok tatlı bir rüya tamamiyle söndü."⁵⁶ sözleriyle projenin feshini değerlendirmiştir. Ankara'da Amerikan çizgisinde modern bir şehir inşa edilmesi meselesi de Chester Projesi'nin kaderine bağlı olarak gündemden düşmüş, Anadolu'da bir Washington kurma hevesleri, ortaya çıktığı şekliyle yalnız bir vaat olarak kalarak bir hayalden öteye geçememişti.

3. Sonuç

XX. yüzyılın ilk çeyreğinden 1920'li yıllara değin, Birinci Dünya Savaşı yılları haricinde gündemi meşgul eden Chester Demiryolu Projesi, Birleşik Devletler'in Açık Kapı (*Open Door*) politikasının bir tezahürü olarak, bu ülkenin Yakın Doğu'ya karşı ekonomik ilgisini ortaya koymaktaydı. Ortaya çıktığı dönemin koşullarına göre projede daha çok demiryolu yapımı ve maden meselesi ön plandayken, Büyük Savaş sonrası yeni dönemde önemi daha çok gün yüzüne çıkan petrol meselesi, projenin merkezine yerleşmiş görünmekteydi. Özellikle petrol açısından zengin Musul bölgesi ile ilgilenen Chester grubuna, başta İngiltere olmak üzere diğer büyük güçler şüpheli yaklaşmakta ve söz konusu bölgenin Amerikan kontrolüne geçmesine şiddetle karşı çıkmaktaydı. Projenin gecikme, hatta hayata geçirilememesi nedenlerinden biri olarak bu durum sayılabilir.

Ankara hükûmeti ile temaslar gerçekleştirilirken, projenin kapsamı genişletilerek iki yeni teşebbüs daha gündeme gelmişti. İlki, Ankara'da imtiyaz şirketine ayrılacak 20 km'lik bir arazide Amerikan çizgisinde yeni bir başkent kurulması, ikincisi ise tarım makineleri alımı ve tamiri ile ilgili ön görülen tekliftir. İlkine nazaran ikinci teklife ilgi daha yoğun olmuştur. Bu durumun, halkın çoğunluğunu tarımla uğraşan kesimin oluşturmasından ve teklifin, ülke ekonomisinde rahatlamaya yol açacağı düşüncesinden kaynaklandığı düşünülebilir. Ancak şirketin kendi içerisinde yaşadığı iç anlaşmazlıklar, finans konusunda yaşanan güçlükler ve Lozan Barış Konferansı'nda Musul meselesinin

⁵⁴ İlkin, "1922-1923 yılları Türkiye'sinde", s. 745.

⁵⁵ Denovo, *American Interests*, s. 227.

⁵⁶ Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerimiz ve Geçirdiklerimiz*, s. 55

çözümlemeyerek konferans sonrasında belirsiz bir tarihe ertelenmesi gibi nedenlerden dolayı Chester Projesi'nin TBMM tarafından feshedilmesi ile yeni bir başkent de dâhil olmak üzere Anadolu'daki tüm Amerikan hülyaları suya düşmüştür. Amerikan sermayesinin ülkeye akışı ile kısa zamanda bir kalkınma yaşama umutları da böylece yok olmuştur. Projenin bir parçası olarak Ankara'da yeni bir başkent inşâ edilmesi konusu da bir neticeye varamadan gündemden kalkmıştır.

Kaynaklar / References

Makaleler

- Cengizkan, Ali, "'Söz' ve Tarih V: Ankara İçin Chester Planı: İmtiyazlar ve 'Musul-Kerkük Petrolleri'", *Arredamento Mimarlık*, S.157 (2003), ss. 80-89.
- Denovo, John A., "A Railroad For Türkiye The Chester Project, 1908-1913", *Business History Review*, Vol.33, No.3 (1959): 300-329.
- Kerimoğlu, Hasan Taner, "Yeni Bilgiler Işığında Chester Projesinin İlk Başvuru Süreci 1908-1912", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XX/41 (2020): 415-446.
- Özer, Sevilay, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansımaları", *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, (2010): 287-299.
- Sükan Yavuz, Bige, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S.24 (Kasım 1999-2003): 527-561.
- Tamçelik, Soyalp, "Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler", *Erdem*, 12/35 (2000): 483-535.
- Tezel, Yahya Sezai, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.25, No.4 (1970): 287-318.

Elektronik Makale

- Özer, Sevilay, "Chester Projesi (İmtiyazı) (1923)", *Atatürk Ansiklopedisi*, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/chester-projesi-iltyazi-1923/>, (erişim tarihi: 28.06.2022).

Kitaplar

- Açıkses, Erdal ve Doğanay, Rahmi, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Elâzığ: T.C. Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, 2010.
- Ahmad, Feroz, "Young Turk Relations with the United States, 1908-1918", *American Turkish Encounters: Politics and Culture, 1830-1989*, ed. Nur Bilge Criss, Selçuk Esenbel, Tony Greenwood, Louis Mazzari, Cambridge Scholars Publishing, 2011.
- Armaoğlu, Fahir, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Ankara: AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991.
- Can, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- DeNovo, John A., *American Interests and Policies in the Middle East 1900-1939*, Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1968.
- Doğanay, Rahmi, "Amerikalıların Ankara Şehrini İmar Projesi", *Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi 38. ICANAS Tarih ve Medeniyetler Tarihi III. Cilt: Bildiriler*, haz., Zeki Dilek, Mustafa Akbulut, Salim Cöhce, Zeynep Bağlan Özer, Reşide Gürses, Banu Karababa Taşkın, Ankara: AKDITYK, 2012.
- Erhan, Çağrı, *Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri*, Ankara: İmge Kitabevi, 2015.

- Hülagü, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildirileri*, haz., Mukaddes Arslan, Ankara: AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi, 2010.
- İlkin, Selim, "1922-1923 yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi" *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984.
- Tezel, Yahya S., *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.
- Ulagay, Osman, *Amerikan Basınında Türk Kurtuluş Savaşı*, İstanbul: Yelken Matbaası, 1974.
- Yalman, Ahmed Emin, *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, C.III, 1970.

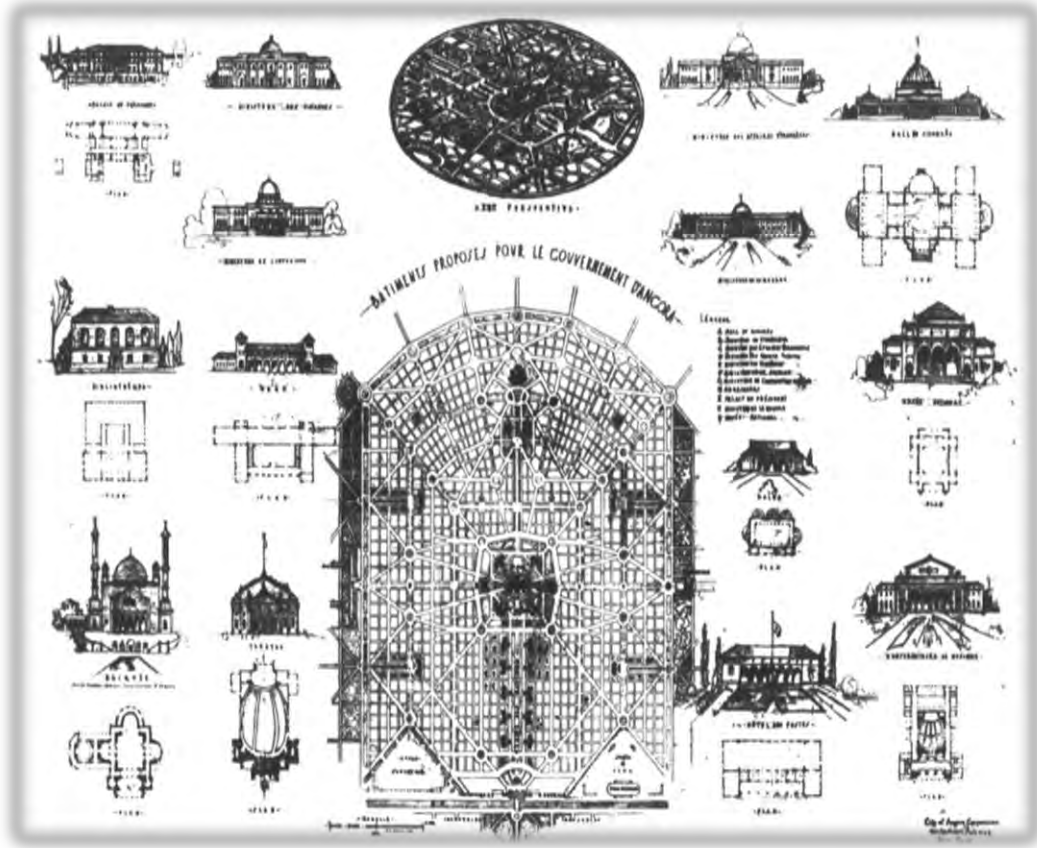
Arşiv Belgeleri

- NARA (National Archives-United States), Arthur Chester tarafından kaleme alınan evrakın kopyası, 10 Ekim 1922, 867.602 ot 81/222, ek: 2.
- NARA, Birleşik Devletler Yüksek Komiser Vekili Frederic R. Dolbeare tarafından Dışişleri'ne gönderilen evrak, 867.77/457, s. 7.
- NARA, Arthur Chester tarafından yazılan ve muhatabı bilinmeyen mektubun kopyası, 17 Ekim 1922, 867.602 ot 81/222, ek: 3, s. 3.
- NARA, Scientific Age isimli dergi, Şubat 1924, 867.602 ot 81/451, ek: 2, s. 24.
- NARA, Journal d'Orient mecmuasınının 19 Aralık 1922 tarihli haberinden çeviri, 10 Nisan 1923, 867.602/122, ek no: 51.

Sürelî Yayınlar

- Vatan, "Yeni Ankara Hakkında Chester'ın Tasavvurları", 9 Nisan 1923.
- Tanin, "Anadolu'da Amerika Sermayesi", 5 Mart 1923.
- Tanin, "İstanbul Meselesi", 13 Mart 1923.
- Tevhid-i Efkâr, "Ankara Türkiye'nin Merkezi Kalacaktır", 22 Ocak 1923.
- İkdam, "Chester Projesi Lozan Konferansı'nda", 15 Nisan 1923.
- New Britain Daily Herald, "Capital from America Will Rebuild Angora", 30 Mart 1923.
- New Britain Daily Herald, "Americans Given Rich Concession In Inner Türkiye", 10 Nisan 1923.
- The Evening Star, "Changing Town of Mud to Marble-City Part of Chester Agreement", 21 Mayıs 1923.
- New Britain Herald, "Exerts Influence From Box Car", 13 Temmuz 1923, İkinci Edisyon, Kapak Sayfası.
- The New York Herald, "New Capital Dreary Village", 29 Aralık 1922.
- The Evening Star, Washington D.C., "Chester Project Begun In Türkiye", 9 Kasım 1923.
- The Birmingham Age-Herald, "Holders Of Turkish Oil Stock Disagree", 9 Kasım 1923.

EK 1. Yeni Ankara'nın inşasına dair Scientific Age'de yayımlanan çizimler (1990)



Yazar Hakkında / About Author

**Öğr. Gör. Kıymet YASAVUL | Milli Savunma Üniversitesi |
yasavulkiymet[at]gmail.com | ORCID: 0000-0002-8591-9379**

Kıymet Yasavul, 2021 yılından beri Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalında doktora öğrencisidir. Lisans derecesini 2018 yılında Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi İngilizce Öğretmenliği Bölümünden almıştır. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalında "Amerikan Dışişleri Bakanlığı Belgelerinde Türkiye'deki Siyasal Gelişmeler (1918-1925)" başlıklı tezini tamamlayarak 2021 yılında tarih alanında yüksek lisans derecesi almıştır. "Batı Basınında Lozan, Yeni Türkiye ve Cumhuriyet-Türk'ün Dönüşü" adlı eserin yazarlarından biridir.

**Lecturer Kıymet YASAVUL | Milli Savunma University |
yasavulkiymet[at]gmail.com | ORCID: 0000-0002-8591-9379**

Kıymet Yasavul is a Ph.D. student at Marmara University, Institute of Turkic Studies, Department of Ataturk's Principles and History of Turkish Revolution since 2021. She received a bachelor's degree in English Language Teaching from Marmara University, Ataturk Faculty of Education, in 2018. She received a master's degree in history by completing the thesis "Political Developments in Türkiye in the American State Department Documents (1918-1925)" from Marmara University, Institute of Turkic Studies, Department of Ataturk's Principles and History of Turkish Revolution, in 2021. She is the co-author of the book titled "Batı Basınında Lozan, Yeni Türkiye ve Cumhuriyet Türk'ün Dönüşü."