

Citation: Şavkılı C. (2019), Osmanlı Devleti'nin Son Döneminden Demokrat Parti İktidarına Petrol Politikaları (1861-1950), BMMJ, (2019), 7(1): 373-402 doi: <http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v7i1.449>

OSMANLI DEVLETİ'NİN SON DÖNEMİNDEN DEMOKRAT PARTİ İKTİDARINA PETROL POLİTİKALARI (1861-1950)

Cengiz ŞAVKILI¹

Received (Başvuru Tarihi): 19/02/2019

Accepted (Kabul Tarihi): 14/03/2019

Published Date (Yayın Tarihi): 25/03/2019

ÖZ

Osmanlı Devleti, 1868 tarihinde çıkardığı maden nizamnamesi ile petrolü yer altında bulunan asıl madenler sınıfına koymuştur. Osmanlıda ilk defa Petrol, 1889 yılında İskenderun'un Kabaev nahiyesine bağlı Çengen köyünde bulunarak çıkarılmıştır. Sultan II. Abdülhamit bazı kaynaklarda "petrol gölü" olarak nitelenen Musul ve Bağdat'taki petrol potansiyelinin farkındaydı. Dolayısıyla bu bölgenin petrol madenlerini kendi özel mülkiyeti içerisine alarak, bölgeyi koruma altına almıştır. Cumhuriyet Dönemine kadar genellikle petrol politikaları yabancılara verilen imtiyazlarla sürdürülmüştür. Demiryolu imtiyazları ise genellikle Chester Projesi'nde olduğu gibi yabancı şirketler tarafından petrol ekseninde ele alınmıştır. Cumhuriyetin ilanından Demokrat Parti Dönemine kadar geçen sürede önce devlet eliyle petrolün üretilmesine yönelik politikalar uygulandığı görülür. Bu politikalar çerçevesinde yapılan çalışmalar arasında; 792 Sayılı Petrol Kanunu'nun çıkartılması, Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdareleri'nin kurulması ile Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün kurulması sayılabilir. Cumhuriyet Döneminde petrolün aranması, çıkartılması, rafineri edilmesi ve satışı daima millî politikalar çerçevesinde şekillenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Petrol, Osmanlı Devleti, Cumhuriyet Dönemi

Jel Kodları: N7, N75, P28

OIL POLICIES: FROM THE LAST DECADES OF THE OTTOMAN EMPIRE TO THE DEMOCRAT PARTY GOVERNMENT (1861-1950)

ABSTRACT

The Ottoman Empire classified oil as an underground mine with the mining law of 1868. Oil for the first time was discovered in the Çingen village of Kabaev in İskenderun in 1889. Sultan Abdul hamid II was aware of the oil potential in Mosul and Baghdad, which were described as "the lake of oil" in some sources. Therefore, he took this region under his protection by taking the oil mines of this region into its own private ownership. Oil policies were continued with the concessions granted to foreigners until the Republican period. As in the Chester Project, railway concessions were given to the foreign companies. From the proclamation of republic to the Government of Democrat Party, policy regarding oil also changed and the state-controlled economic ideas dominated oil policy. In this regard, the first Turkish legal regulation concerning petroleum is the Petroleum Law No. 792 that was adopted in 1926. In addition, "Gold Exploration and Exploitation" and "Mineral Research & Exploration General Directorate" were founded. As a result, it can be said that oil policy was based on the state-controlled economic idea during the Republic period.

Keywords: Oil, The Ottoman Empire, The Republic Period

Jel Codes: N7, N75, P28

¹ Dr. Öğretim Üyesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, savkili67@ksu.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0002-7083-7020>

1. GİRİŞ

Enerji işlerinin ülkemizin millî ekonomisinin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde düzenlenmesi, öteden beri iktisaden kalkınma davasının ana unsurları arasında sayılır. Enerji ekonomisi içerisinde bol, ucuz ve güvenilir enerji istihsalı ile zirai, sınaî ve sosyal kalkınma arasında sıkı bir mevcudiyetin varlığı dikkati çekmektedir (Hiçşaşmaz, 1957:1). Fiziksel anlamda enerji, hareket ettirici güç demektir. Bunu iş yapma anlamında da düşünmek mümkündür (Doğanay, 1991:2). Enerji kaynaklarının doğada bulunuş şekillerine bağlı olarak yenilenebilir ve tükenebilir (fosil) enerji olarak sınıflandırılırlar. Fosil kaynaklar olarak da adlandırılanlar; petrol, kömür, doğalgaz, bitümlü şistler ile nükleer kaynaklardan (uranyum, toryum) oluşmaktadır (Demirbaş, 2002:1-3).

Petrol tarihin eski dönemlerinden itibaren bilinmesine rağmen, enerji kaynağı olarak önemini XX. Yüzyılda kazanmıştır. Petrol, kimyasal kompozisyonu ve içinde bulunduğu farklı basınç ve sıcaklık koşullarına bağlı olarak sıvı, katı ve gaz halinde bulunabilen ve yeraltındaki kayaların gözeneklerinde oluşan doğal bir hidrokarbon karışımıdır. Petrol kelimesi Latince taş anlamına gelen “petra” ve yağ anlamına gelen “oleum” kelimelerinin birleşmesi ile türetilmiştir (Acar vd., 2007: 3). Rönesans’la ortaya çıkan “petrae-oleum” kelimesi Latince taşyağı anlamına gelmektedir. İngilizlerin “petroleum”, Fransızların “petrole” ve Almanların “erdöl” diye tabir ettikleri bu madde; ülkemizde maden yağı, gazyağı, petrol ve akaryakıt gibi kelimelerle de ifade edilmektedir (Tanoğlu, 1971:259).

İnsanlığın yirminci yüzyılda uğruna savaşlar yaptığı petrol, tarihin eski dönemlerinden itibaren bilinmekteydi. Ancak petrolün insanlar tarafından ilk kez nerede ve nasıl keşfedildiği tam olarak bilinmemektedir. Bilim insanlarının tahminlerine göre petrolden ilk faydalanan insan Hz. Nuh’tur. Tahminlere göre Hz. Nuh’un gemisi, geminin su yüzeyinde durabilmesi için kalafatlama işlemine tabii tutulmuştur. Ayrıca Hammurabi Kanunlarında da gemi imalatlarında kalafatlama işleminin yapıldığından söz edilmektedir (Uluğbay, 1995:1). Petrolün keşfi Ortadoğu’nun çeşitli yerlerinde yaşayan insanların “bitumen” denilen yarı katı ve çamurlu bir maddenin çatlaklar arasından sızdığını görmesiyle başlamıştır. Bu çeşit sızmalar daha M.Ö. 3000 yıllarında Mezopotamya’da da gözlemlenmiştir. Sızıntı kaynaklarının en ünlüsü Babil şehri yakınlarındaki Fırat üzerindeki Hit (bugünkü Bağdat’ın bulunduğu yer) bölgesiydi. Eski Ortadoğu’da ticari bir meta sayılan bitumen, inşaatlarda harç olarak da kullanılıyordu (Yergin, 2007:21-22). Tarihte petrol için yapılan ilk savaş Suriyeliler ile Araplar arasında M.Ö. 312’de hemen hemen dünyanın her köşesinde tıbbi ve tarımsal amaçlarla kullanılan “Zift Gölü” de denilen “Ölü Deniz” asfaltları uğruna yapılmıştır. Petrol her zaman insanların felaket ve ölümleri için değil, dertlere şifa aramak için de kullanılmıştı (Ediger, 2007:8). Rafineri

teknolojisinin günümüzdeki kadar gelişmediği dönemlerde petrol, eczacılıktan inşaata çok farklı alanlarda kullanıldı. Hatta Yunanlılar, Mezopotamya bölgesindeki petrol sızıntılarından imal ettikleri ve formülünü sır gibi sakladıkları “Rum Ateşini” savaşlarda başarı ile kullandılar (Acar, 2013:4).

Bitüm her ne kadar pek eski zamanlardan beri malûm ise de petrol bir endüstri olarak ticarî bir metotla ışık yapan gaz yağının muvaffakiyetle tasfiyesi ve petrolün sondajla aranması ile başlar. Bu olaylar 1848 de James Young’un kömürden gazyağı elde etmesi ve 1859 da Titusuille de Edwin L. Drake tarafından ilk petrol kuyusunda ham petrol bulunması ile olmuştur (Taşman, 1949a:9; Ediger, s.82). Bu tarihten önce ilkel yöntemlerle elde edilen petrol ilk kez 1859 yılında ABD’nin Pensilvanya bölgesinde modern kuyu delme tekniğiyle çıkarılmaya başlandı (Mosley, 1976:20). Belki de ilk petrol çıkarılan yer olarak kaynaklarda Amerika’nın geçmesinin temel nedeni dünyadaki büyük petrol tröstlerine Amerikan şirketlerinin sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Oysa bu tarihten 11 yıl önce 1848 senesinde Bakü’de petrol kuyularının mevcut olduğu, Azerbaycan ve Rus kaynaklarında geçmektedir (İsmayılov, 2006:14). Amerikan iç savaşının bittiği 1865 yılı Şubat ayna gelindiğinde Rockefeller ve arkadaşı Andrews, önce bir şirket kurarak rafineri işletmeye başladılar, daha sonra ise 1870 tarihinde Standard Oil Company adlı şirketlerinin kuruluşunu gerçekleştirdiler (Ediger, s.83-84). 1882’de hukuki tröst şeklini kabul eden Rockefeller, ABD’de rafinaj sanayinin %80’ini, boru hatlarının ise %90’ını kontrol ediliyordu. (Durand, 1966:27).

Modern rafineri sistemi ile birlikte petrol, aydınlatma alanında kömür yağının yerini almış ve Standard Oil Şirketi de aydınlatma alanına çok önemli yatırımlar yapmıştı. Thomas Edison’un 1879’da akkor lambayı icadıyla elektrik enerjisi evlerde ve sanayide yaygın olarak kullanılmaya başlandı. Bu gelişme hızla Amerikan petrol sanayinin merkezi sayılan gazyağı kullanımını giderek düşürmüş ve aydınlatmada gazyağı kullanımı kısıt Amerika ile sınırlı kalmıştır (Ana Britanicca, C.8, 1988:98; Yergin, s.76-77). 1876 yılında Alman makine mühendisi Nikolaus Otto tarafından modern otomobil motorunun ilk örneğinin yapılmasından sonra petrole olan talep artmış ve 1900’lü yıllarda ABD’de kayıtlı araç sayısının artmasıyla birlikte benzin satış rakamları da üç katına çıkmıştır (Kökyay, 2008:7). Büyük bir hızla gelişmekte olan sanayide kömür yerine petrole çalışan motorların kullanımı yaygınlaşmış; ulaşım ve sanayide kullanılan araçların günlük yaşama girmesiyle petrole olan talep daha da artmıştır. Bu arada hızla gelişen 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 (Can, 2000:74-75). Petrolün XX. Yüzyılın en kıymetli

hammaddesi haline gelmesinden sonra, çıkarıldığı her yerde ihtilaller, kıtaller, hükümet darbeleri birbirini kovalamış ve petrole sahip memleketlerin halkları hiçbir zaman rahat bir nefes alamamıştır (Karadağ, 2008:13).

2. OSMANLI DEVLETİ'NİN ÇIKARDIĞI İLK MAADİN NİZAMNAMESİNDEN CUMHURİYET DÖNEMİNE PETROL FAALİYETLERİ (1861-1923)

Osmanlı Devleti'nde Petrol, diğer madenler gibi işlem görmüş ve enerji kaynağı olarak hak ettiği ilgiyi görememiştir. Osmanlı Devleti'nin coğrafyasında mevcut olan petrole gereken ilgiyi gösterememesinin nedeni aslında yetersiz sanayileşmedir. 1915 sanayi sayımı sonuçlarına bakıldığında Türkiye'de faaliyet gösteren kuruluş sayısının 264 olduğu ve bu kuruluşlarda çalışan toplam işçi sayısının 14.060 civarında olduğu anlaşılmaktadır. Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere mevcut sanayileşme seviyesinin kömüre olduğu gibi petrole de çok ihtiyaç duymayacak seviyede olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bir enerji politikasının oluşturulmasına da gerek görülmemiştir (Kökyay, s.26; Kepenek, 1987:9).

Osmanlı Devleti'nin özellikle hâkimiyeti altında bulunan Orta Doğu topraklarında önemi miktarda petrol olmasına rağmen, petrolün önemi daha çok denizcilik faaliyetlerinde kullanılmaya başlamasıyla anlaşılmıştır. Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde Van kalesini anlatırken, sızıntı şeklindeki zift madeninin kayalardan akararak büyük bir havuzun içine döküldüğünü ifade etmesi petrolün doğal olarak bu bölgede olduğu ve doğal yollardan çıkan petrolün daha sonra Van Defterdarı tarafından tüccarlara satıldığı anlaşılmaktadır (Evliya Çelebi, 2000: 110). Bu bilgileri Türk-İran hududunu tespit eden komisyonda fennî müşavir olarak yer alan William Loftus'un, 1854 yılında İngiltere Jeoloji Cemiyeti'nde neşrettiği bir etütte Van Kalesi'nde Nümulitik kalker içinde bitüm membalarından bahsetmesi doğrulamaktadır (Taşman, Tarihçesi, 1949b:14). Van bölgesinde petrol çıkarılmadan sızıntılardan halk istifade etmiş fakat XIX. Yüzyılın sonlarına doğru Tercan ve Van Gölü'nde petrol bulgularına rastlanmasıyla birlikte bölgede arama-işletme imtiyazı almak isteyen talipliler ortaya çıkmıştır (Başa, 2013:9).

Osmanlı Devleti'nde madenler; emaneten, iltizamen ve ihale yöntemleri olmak üzere üç şekilde işletiliyordu. Osmanlı Devleti'nin ilk maden nizamnamesinin 28 Mayıs 1861 tarihli irâde ile yürürlüğe girmesi madencilik alanında önemli bir adımdır. Bu nizamname ile maden arama, üretimi, madenden alınan vergiler, kalhane ve fabrikalar ile maden mühendislerinin görevleri düzenlenmiştir. Beş bölüm ve elli dört maddeden oluşan nizamnamenin girişinde madenler iki sınıfa ayrılıyordu. Bir kişi sahip olduğu arazide izin ve ruhsat almaksızın maden

araması yapabilecekti. Diğer taraftan mirî arazi için ilgililerin devletten ruhsat alması hükme bağlanmıştı. Bu amaçla verilecek taharri ruhsatlarının süresi iki yıl ile sınırlandırılmıştı. 1861 Maden Nizamnamesi'nin en önemli noktalarından biri yabancılara ilk defa maden ihalelerine hissedar olarak katılabilme imkânını tanımasıdır (Keskin, 2011:127-129).

Sultan Abdülaziz, Paris Sanayi Sergisi münasebetiyle Fransa İmparatoru III. Napolyon'un daveti üzerine 21 Haziran-7 Ağustos 1867'de çıktığı Avrupa seyahatinde, maden ve sanayinin önemini kendi gözleriyle görmüştü. Sultan Abdülaziz ülkesine döner dönmez 1810 tarihli Fransız maden kanunu esas alınarak bir nizamname hazırlanmasını istedi. 29 Kasım 1868'de kabul edilen ve dört bölüm halinde düzenlenen nizamname 98 maddeden oluşuyordu. Cumhuriyet Döneminde hazırlanan maden kanunlarının birçoğunun da temelini oluşturacak olan 1868 tarihli Maâdin Nizamnamesi ile "zift, nefit ve petrol ve buna benzer cisimlerin" yeraltında bulunan asıl madenler sınıfına dâhil edilmesi müthiş bir gelişmeydi. Nizamname uyarınca verilen imtiyazlar hayata geçirilemedi. Verilen bazı imtiyazları alanların da çoğu yabancı ya da Osmanlı tebaasındaki Ermeni vatandaşlardı. İşin en ilginç yanı bu imtiyazı alanlar arasında sadece bir Türk'ün bulunmasıdır (Ediger, s.88-91). Sultan Abdülaziz Devrinde devlet tarafından işletilen ya da devletin kontrolü altında bulunan madenlerin işletilmesinden öteye bir adım atılmamıştır. Devletin maden kaynakları açısından çok zengin olması ve bunların çıkarılıp işlenmesi halinde çok önemli gelir sağlanacağı aşikâr olmasına rağmen ne yazık ki, devlet adamlarının bir maden politikası düşündükleri dahi söylenemez (Karal, 1983a:258).

Sultan Abdülaziz Döneminde çıkarılan maden nizamnameleri tartışılmasına rağmen Osmanlı Devleti'nde madencilik açısından bir yol açmıştı. II. Abdülhamid Döneminde bu yol takip edilerek madenlerle ilgili işlerin daha iyi yürütülmesi için 1878, 1885 ve 1906 yıllarında olmak üzere üç adet nizamname çıkarılmıştır. Bu nizamnameler ile maden için yapılacak araştırmalar, mülkiyet ve tasarruf şekilleri, yabancılara verilecek imtiyazların şartları ve madenlerden alınacak vergiler belirtilmiştir (Karal, 1983b:456). Dünyadaki petrol bölgeleri içerisinde en önemli yerlerin başında Orta Doğu gelmekteydi. Bir anlamda petrol, modern Orta Doğu politikasının şekillenmesinde önemli faktörlerden biri olmuştur. Osmanlı topraklarındaki petroler 1870'lerin başından itibaren Batılı devletler tarafından incelenmeye tabi tutulmuştu. İlk kez 1871'de Musul ve Bağdat'ta inceleme yapan Alman uzmanların çalışmaları bölgenin petrol potansiyeli ile ilgili olumlu sonuçlar vermiştir (Çark, 2016:72). II. Abdülhamid, iddia edilenlerin aksine bölgenin petrol açısından çok zengin olduğunun farkındaydı. Padişah tahta çıkmasından sonra Mezopotamya bölgesinde bulunan büyük ve oldukça verimli olan bu arazileri şahsi mülküne dâhil etmiş ve bölgenin yeraltı ve yerüstü zenginlikleri araştırmak için mühendisler görevlendirmiştir (Tozduman Terzi, 2014:97-98; Çark, s.52). Osmanlı Devleti'nde

petrole olan gerçek ilgi, II. Abdülhamid'in ve Hazine-i Hassa Nazırı olan Agop Kazazyan Paşa'nın gazyağı ticaretinden kısa sürede zengin olanları görmeleri sonucunda, Onları Mezopotamya petroleri konusunda düşündürmeye başlamasıyla ortaya çıkmıştır. Bu potansiyeli Sultan'ın yararına sunabilmek için Agop Paşa bir strateji belirleyerek uygulamaya koymuştur (Uluğbay, s.17). 6 Şubat 1889 tarihli Yıldız Sarayı Başkitâbet Dâiresi'nin tezkiresinden anlaşıldığına göre Musul Vilayetinde çok önemli miktarda petrol gazı bulunduğundan, gerek padişahın emlâki üzerinde gerekse diğer yerlerde petrol gazı madeni aranması imtiyazının 6 Nisan 1889 tarihli irade ile Hazine-i Hassa Nezareti'ne verilmesine irade buyrulmuştur (Musul Kerkük İle İlgili Arşiv Belgeleri, 1993:207-208).

Sultan II. Abdülhamit, Musul'da petrolün var olup olmadığı, varsa eğer bunların cinsi ve içeriği, ne şekilde kullanıldığı ile ilgili Hazine-i Hassa Müfettişlerinden Mehmed Bin Ahmet Arif'e (Arif Bey) araştırma yaptırdı. Arif Bey, bu bölgede yaptığı çalışmada Musul'a on iki, Dicle Nehrine bir saat mesafede gazyağı ve petrol madenleri bulunduğu, Tuzhurmato'dan yarım saat ileride yirmi adet petrol kuyusu olduğunu tespit etmiştir. Hazine-i Hassa Maden Mühendisi Arif Bey'in yapmış olduğu en önemli işlerden birisi de alanında ilkler arasında sayabileceğimiz Musul Vilayeti'nin madenlerinin bir kısmını gösteren bir harita çizmesidir. Musul Vilayeti'ni kapsayan, ilk irade çıktıktan sonra, 1889'da Ahmed Necati Efendi'ye, 1890'da Hasan Tahsin Efendi'ye, 1891'de İskenderun Petrol Şirketi'ne, 1897'de Halil Rif'at Paşa'ya 1898'de Şarl Rayser'e petrol araştırmaları ve işletilmesi için imtiyazların verilmesi uygun görülmüştü (Sırım, 2017:126-127). 21 Eylül 1898 ve 16 Aralık 1902 tarihlerinde çıkarılan iki irade ile Musul ve Bağdat'taki petrol madenleri imtiyazı padişahın özel mülkiyeti içerisinde değerlendirilmeye devam edilmiştir (Ediger, s.214).

Musul ve Bağdat vilayetlerindeki tabii halde yüzeye sızan ve daha önce ilkel yöntemlerle faydalanılan petroler ve bölge ne yazık ki, büyük devletlerarasında bir çekişme konusu oluncaya kadar ciddi bir araştırmaya tabi tutulmamıştır (Yazıcı, 2007:7-8). Rusya'daki petrolerle yarışabilecek derecede çok değerli petrol yataklarına sahip olan Musul bölgesi, 1901 yılında bir Alman teknik komisyonu tarafından incelenmişti. Komisyon Mezopotamya petrol kaynaklarını incelemiş ve petrol kaynakları için "gerçek bir petrol gölü" tabirini kullanmıştı. Ayrıca Musul bölgesini gezen ünlü Alman gazeteci Dr. Paul Rohrbach, bölgenin her karış toprağının petrole ve tabii gazlara bulanmış olduğunu yazmıştır. (Earle, 1972:27-28). 1909 yılında Abdülhamit'in tahtan indirilmesinden sonra ise padişahın uhdesinde topladığı haklar meşrutiyet hükümetlerine devredilmiştir (Uluğbay, s.47). Bu devam eden süreçte İttihat ve Terakki mensubu hükümet üyeleri ile Almanya ve İngiltere başta olmak üzere çeşitli ülkelerle görüşmeler gerçekleştirilmiş, genellikle petrol arazilerinin üzerine konumlu olan mülklerin

işletme haklarının imtiyazı konusunda yabancılara pek çok vaatler verilmiştir (Kartın, 2015:96).

Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk defa sondajla petrol aramaları İskenderun bölgesinde gerçekleştirilmiştir. XIX. Yüzyılın sonlarında Halep vilâyetlerine bağlı bir kaza olan İskenderun'un Kabaev nahiyesine bağlı Çengen köyü civarında aramalarda petrole rastlanmıştır. Buradaki petrolü askerî müteahhitlerden Ahmet Necati Efendi keşfetmiş ve işletmesini de devlet yirmi beş seneliğine kendisine vermişti. Ahmet Necati Efendi petrol gazı imtiyazının kendisine verilmesinden yedi buçuk ay sonra hakkını tüccarlardan Hasan Tahsin Efendiye devretmiştir. Bu devir işleminden yaklaşık bir buçuk sene sonra ise Hasan Tahsin Efendi, uhdesindeki petrol işletmesini yeni kurulan anonim şirkete devretmiştir (Bostan, 1990:129-132). Çengen köyü civarında bir Alman-İngiliz firması tarafından on kadar küçük sondaj yapılmış, fakat açılan kuyulardan olumlu bir sonuç alınamadığı için arama daha fazla devam ettirilmemiş ve imtiyaz 1913 yılında feshedilmiştir (Tanoğlu, s.331; Taşman, Tarihçesi, 1949b:5).

XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti sınırları içinde petrol araması yapılan ve imtiyazı verilen yerler arasında Trakya'da bulunan Mürefte bölgesi içindeki Gaziköy (Ganos) de sayılabilir. 1892 yılında Cavit Bey namında bir zat Gaziköy civarında dereleri dolaşırken petrol kokusu duymuş ve su sondajı işi ile uğraşan Gaziköylü bir Rum ve Seferyan isimli bir Ermeni ile birlikte ortak olarak bir şirket kurmuş, fakat şirket yaptığı incelemelerde başarılı olamamıştır. 1898 yılı içerisinde Mürefte ve Şarköy civarında Osmanlı Bankası ve bir Fransız şirketi tarafından açılan kuyularda ise iktisadi değeri olmayan petrolün varlığına rastlanmıştır. 1899 yılında European Petroleum Company namına Londra'dan gelen Adiyaseviç adında bir uzman mintikanın jeolojik etüdünü yapmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda "Horadere" adı verilen yerde 1900-1906 yılları arasında birçok sondaj yapılmasına rağmen sadece günde iki ton petrol çıkartılabilmektedir. Verimsiz bu kuyudan yaklaşık olarak toplam 74 ton kadar petrol çıkarıldıktan sonra kuyu terk edilmiş ve böylece Trakya'daki araştırmalar durmuştur (Taşman, 1945:340; Tanoğlu, s.331-332). 1902 ile 1911 yılları arasında tamamı Türk şirketleri tarafından üretilen 135 ton 722 kg ham petrolün değeri yaklaşık 69.000 kuruştur (Ökçün, 1969:864-866). I. Dünya Savaşı'ndan önce Halil Rıfat Paşa kendi uhdesinde olan bölgenin imtiyaz hakkını, Avusturyalı Staislav Mihaliki adında birine satmıştı. 1914 yılına gelindiğinde ise Mürefte bölgesinde petrol arama ruhsatı Amerikalı Lucian İroni Tomas adında birine verilmiş, fakat I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Trakya'daki petrol arama faaliyetleri kesintiye uğramıştır (Taşman, 1945:340; Tanoğlu, s. 332; Başa, s. 25-26).

I. Dünya Savaşı sırasında Ruslar, işgal ettikleri Doğu illerimizde petrol araştırmaları yapmışlardı. Rus jeologları, Tercan bölgesinde Mans'ın kuzeyinde Pülk köyünde, Erzurum bölgesinde Pasinler'de (Hasankale) ve Van Gölü'nün doğu çevresinde Muradiye'nin güneyinde Kürzot köyü dolaylarında petrol bulmuşlardı. Ruslar Kürzot adı verilen yerde 15 metre derinliğinde açtıkları beş kuyudan günde bir ton kadar petrol çıkarmışlardı. Burada elde edilen petrolün miktarı Van Gölü'ndeki iki gemiyi işletecek kadar olduğu bilinmektedir (Taşman, 1936: 41; Tanoğlu, s.332-333). 1912'de Kürzot bölgesinde ayandan Müşir Fuat Paşa'ya verilen 363 hektarlık petrol imtiyaz sahası, 1924 yılında bir Fransız şirketine satılmış, fakat şirket 1927 tarihinde Sorbon jeoloji profesörlerinden Leon Bertrand'a bölgede yaptırdığı tetkiklerden sonra işi benimsemeyerek yüzüstü bırakmıştır (Tanoğlu, s.333). 1922 yılına gelindiğinde Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde tetkikler yapmak üzere bir Fransız şirketi tarafından Profesör Grandjean gönderilmişti. Grandjean, beraberinde Esat ve Kenan Beyler olduğu halde; Çımağil, Pulk, Hasankale, Kürzot, Siirt yolu ile Cizre'ye kadar etüt yapmış ve şirket Cizre ile Şırnak dolaylarında 100.000 hektarlık bir saha üzerinde petrol arama ruhsatı istemiştir. Fakat hükümet bu talebe olumlu cevap vermediği gibi, komşu arazide petrol arama teklifinde bulunan Standard Oil şirketinin de teklifini geri çevirmiştir (Taşman, 1949b:17).

Birinci Dünya Savaşı öncesi dönem dikkate alındığında çok büyük sermayeye sahip olan ve uluslararası siyasette de etkilerini iyice hissettiren büyük şirketler, petrol ve petrol sanayi üzerine bir birleri ile kıran kırana mücadeleye başlamışlardı. 1911 yılında Londra'da kurulmuş olan Turkish Petroleum Company'e 1912 yılında Almanlar da katılmıştı. Bu katılımdan sonra şirketin hisselerinin %25'i Deutsche Bank'ın, %20'si National Bank of Turkey'in, %15'i Ernest Cassel'in, %15'i Gulbenkian'ın, %25'i ise Royal Dutch'ın olmuştu (Yurtoğlu, 2017:147). 1914 yılına gelindiğinde başta İngiltere olmak üzere Ernest Cassel ve Gülbenkian'ın gayretleri ile ortaklığa Anglo-Persiyan da katılmıştır. Böylece Turkish Petroleum Company'deki şirket payları; Deutsche Bank (Anatolian Railway) %25, Royal Dutch/Shell (Anglo Sakson Oil Company) %25, Anglo Persian Oil %50 olarak değişmiştir. Bu paylaşımdan anlaşıldığı üzere İngilizler %75, Almanlar %25 paya sahip olurken, Türklerin hiçbir payı yoktu (Sükan Yavuz, 2003a:113). Şirketler ve hükümetler arasında aracılık vazifesini yapan Gülbankyan'a ise kârdan %5 hisse verilmesi kararlaştırılmıştır (Eldem, 1994:237). İngiliz ve Alman ortaklığı ile kurulan Turkish Petroleum Company, Birinci Dünya Savaşı çıkınca Musul'da petrol aramaya başlayamamış ve faaliyetini durdurmak zorunda kalmıştır. Orta Doğu, I. Dünya Savaşı sonrasında önce büyük güçlerin işgaline uğramış ve ardından petrol rezervleri dikkate alınarak emperyalist devletlerin paylaşım alanı haline gelmiştir (Ayhan, 2009:1). I. Dünya Savaşı sonrası 1919 tarihinde yapılan San Remo

Konferansı'nda Turkish Petroleum Company'in hisse oranları; Anglo Persian % 23.75, Royal Deutch Shell % 23.75, Fransız Petrol Şirketi % 23.75, Amerikan % 23.75 ve Gülbenkian'ın hissesi ise % 5 olarak belirlenmiştir (Taşman, 1949b:16). Turkish Petroleum Company adlı şirketin adı sonradan Irak Petroleum Kumpanyası'na dönüştürülmüştür. Bu Kumpanyanın imtiyaz alanı başlangıçta Dicle'nin doğusu iken sonradan bu alanı genişletilerek, Irak petrolünün tamamının bu şirketin eline geçmesine yol açmıştır (Yurtoğlu, s.148).

3. CHESTER DEMİRYOLU PROJESİ VE PETROL

Dünyada ilk demiryolu İngiltere'de Stockton-Darlington arasında yapılmış ve ilk kez 27 Eylül 1825'de işletilmiştir. Kısa süre içinde yayılan demiryolu taşımacılığı; 1830'da Amerika'da, 1832'de Fransa'da ve 1835'de Almanya'da faaliyete geçmiştir (Aydın, 2001:49). Demiryolu devrimini yakından takip eden Osmanlı Devleti, ilk demiryolu inşaatını 1856 yılında gerçekleştirmiştir. Avrupalı sermayenin Osmanlı Devleti topraklarında yapmış oldukları demiryolu hatlarının ortak paydası hiç kuşku yok ki, tamamen kendi kâr merkezli yaklaşımlarıdır. Demiryollarının geçeceği güzergâhlar belirlenirken özellikle nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli, hammadde kaynakları çok olan ve Avrupa ile kolay ulaşımı olan zengin bölgeler tercih edilmekteydi (Kılavuz, 2012:1036). Sultan Abdülmecid gibi demir yolunun önemini kavrayan Sultan Abdülaziz; *"memleketime demiryolu yapılınsın da, isterse sırtımdan geçsin, razıyım"* diyordu. Gerçekten de Rumeli ve Anadolu vilayetlerini birbirine bağlayacak ve ülkeye giren ve ülkeden çıkan malların intikalini gerçekleştirmek üzere önemli limanların bulunduğu şehirlere dönük hatların yapımına bazen yabancı bazen yerli imkânlarla hız verilmişti (Erdem, 2016:29). Demiryollarının önemini kavrayan II. Abdülhamid ise Avrupalı devletlerin demiryolu projesinden gerçekte ne amaçladıklarını çok iyi bildiğinden, kendi toprakları üzerinde gözü olan bu devletlere karşı daha ihtiyatlı bir politika izliyordu. Bu yüzden II. Abdülhamit, Bağdat Demiryolu projesini diğerlerine oranla daha az tehlikeli gördüğü Almanya'ya vermiştir (Özer, 2010:288).

Osmanlı Devleti'nde Birinci Dünya Savaşı öncesi en fazla yabancı sermaye yatırımının gerçekleştiği sektör olan demiryolları, sağladığı avantajlar (özellikle maden ve petrol yataklarının işletilmesi) açısından savaş sonrası yine Batılı devletlerin ilgi odağı olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nde demiryolları sektörüne yatırım yapan ülkeler İngiltere, Fransa ve Almanya iken, XX. yüzyılın başlarında ABD de bu alana el atmıştır (Sükan Yavuz, 2003b:528). 1908 yılında bir Amerikan demiryolu yapım ortaklığı adına iş gören Dr. Glaskow, demiryolu yapımı için Osmanlı Hükümeti'ne başvurmuştu. Zamanla imtiyaz için başvuruların sayısı yediyi bulmuştur. İmtiyazı elde etmek isteyenlerden birisi de Amerikalı Amiral Colby Mitchell Chester idi (Tezel, 1970:289-290). Aslında Chester

Projesi'nin hikâyesi Amerikalı deniz subayı olan Chester'in 1870'li yıllarda Ermeni ayaklanmalarının bastırılması sırasında zarar gören Amerikan mallarının tazminatı ile ilgili İstanbul'u ziyareti ile başlamıştır. Hiçte iç açıcı görülmeyen bu ziyaret sebebine rağmen Chester'in 1900 yılında İstanbul'a geldiğinde, Osmanlı Sarayında gördüğü yakınlık nedeniyle çekişme yerini bir anda dostluğa bırakmıştır (Can, 2001: 175). Bu dostluğu kullanan ve Amerikan Hükümeti'nin de desteğini alan Chester, 1909 yılında Nafia Vekâleti ile ön sözleşme imzalamıştı. Chester'in kurduğu The Ottoman-American Development Company (OADC) tarafından, Anadolu'da ve Musul, Kerkük, Süleymaniye bölgesinde toplam 4400 km'ye yakın bir demiryolu şebekesi ve kıyılarda üç liman yapılması planlanmıştır. Buna karşılık şirket, inşa edilecek yollar çevresindeki toplam 40 kilometrelik alana rastlayan yerlerde bulunacak petrol dâhil bütün madenleri 99 yıllığına işletme imtiyazına sahip olacaktı. Fakat proje Meclis-i Mebusan tarafından zaman sıkışıklığı bahane edilerek sonraya bırakılmış; bu arada kendi iç sorunları ile uğraşan şirket, Trablusgarp Savaşı'nı bahane ederek yatırdığı teminatı geri almıştır (Sükan Yavuz, 2003b:530-531).

Amiral Colby M. Chester, I. Dünya Savaşı sonrasında değişen Osmanlı coğrafyasına rağmen demiryolu projesini hayata geçirmekten vazgeçmemiştir. Chester'in kurduğu Delaware de Ottoman American Development Company (OADC), Ankara Hükümetinin kurulmasından sonra teşebbüsünü Ankara Hükümeti nezdinde gerçekleştirmiştir. Ankara Hükümeti de, ileride toplanacak bir konferansta Avrupalı devletlerin ekonomik ve ticari bir takım taleplerle karşılıklarına çıkması ihtimali ve bu durum karşısında ABD'nin desteğini almak için Chester Projesi'nin canlanmasına ve Musul petrolünün ABD tarafından işletilmesine sıcak bakmıştır (Kılavuz, s.1039). Bir ortaklık şirketi olan OADC, I. Dünya Savaşı'ndan önce ön sözleşmesini yapılmış olan ayrıcalığı yeniden istediğini TBMM Hükümetine bildirmiştir. Bu talep üzerine ortaklık ile Nafia Vekâleti arasında pazarlıklar başlamış ve hazırlanan yeni sözleşmeler, Meclis komisyonlarınca yapılan bir takım değişikliklerden sonra, 8 Nisan 1923'de Mecliste görüşülmüştür (Tezel, s.294). Meclisteki görüşmeler esnasında bazı milletvekilleri projeyi desteklerken; bazıları da projeye karşı çıkmışlar, ya da projenin bazı kısımlarını eleştirmişlerdi. Kanun tasarısı hakkında söz alan Nafia Vekili Feyzi Bey, memleketin büyük bir kısmını ihtiva eden Anadolu Şarki Demiryollarının kırk iki vilayetten geçtiğini, projenin gerçekleşmesi ile halkın öteden beri arzularının yerine getirileceğini söylemiştir. Ayrıca proje sayesinde halkın 25 gün at üzerinde seyahat etmelerinin önüne geçileceğini ve halkın en mühim dertlerinin çözülmüş olacağını belirtmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, I. Devre, C. 28, 1961:482). Proje hakkında söz alan Bolu Milletvekili Tunalı Hilmi Bey, demiryolu projesinin kendisinden ziyade imtiyaz hakkının 99 seneliğine verilmesini eleştirerek, ulaşım vasıtalarının hızla değiştiğini

hatta bazı ülkeleri örnek vererek ulaşımın artık hava yolu ile yapılmaya başladığını açıklamıştır. Ayrıca şirketin ihtiyacı olan kömürün Zonguldak'tan değil de, ithalat yolu ile karşılanmak istenmesine de bir anlam veremediğini belirtmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, I. Devre, C. 28, s. 498). İcra Vekiller Heyeti Reisi Rauf Bey ise projenin önemini Sakarya Savaşı'ndan bahsederek, savaşın ağır faturasını bir nevi ulaşım ağının yetersizliğine şu sözleriyle bağlamıştır; *“Sakarya Harbi zamanında burada idiniz. Gözünüzle ve gözümüzle gördük, aynı hâdiseye maruz kaldık. Kocası, kardeşi harpte düşmanla pençeleşirken, o mübarek hemşirelerimiz, o aziz analarımız da kağıt peşinde onlara cephane ve silâh götürmeye mecbur oldular. Kaç tanesi şehit oldu biliyor musunuz? Bunlar, 50 bin lira teminat akçesiyle, 300 milyon ton bakırla mukayese edilebilir mi? Arkadaşlar! Bu millet bu işin ihmali yüzünden bir daha bu gibi cefalara tahammül eder mi?(TBMM Zabıt Ceridesi, I. Devre, C. 28, s. 491).”*

Ayrıca projenin kendi sermayemizle yapılması gerektiği eleştirilerine cevap olarak Rauf Bey; *“...Biz bu hatları kendi sermayemizle kendimiz yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeye mecburuz. İnşallah bu şebeke üzerinde çalışan evlâdı vatan, yetişecek mühendisler, bilhassa yetişecek müteşebbisler bundan sonraki hududu inşa edebileceklerdir. Çünkü milletimizin her millet kadar kudret ve istidadı vardır, kabiliyeti vardır. Fakat tabii istidat ve kabiliyet kâfi değildir. Görmek, öğrenmek ve yaparak bilmek lâzımdır”* diyerek, ülkede böyle bir işi üzerine alacak eleman eksikliğine dikkat çekmişti. Ayrıca Rauf Bey, ülkede bu tarz inşaatların az olan yerli sermaye ile yapılmasının son derece zor olduğunu, bu mesele ile ilgili çare olarak mutlaka ecnebi sermayesinin sağlanması gerektiğini vurgulamıştır (Özüçetin ve Altay, 2013:1217).

Meclis'te olumlu ve olumsuz tartışmalara sebep olan “Şarki Anadolu Demiryollarına Dair Kanun Layihası” 8 Nisan tarihli oturumda yapılan oylamada, 58 mebusun 141'inin olumlu oyunu almasına rağmen yeterli oy çoğunluğu sağlanamamasından dolayı bir sonraki güne bırakılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi, I. Devre, C. 28, s.515). 9 Nisan 1923 tarihinde yapılan 206 mebusun katıldığı ikinci oylamada ise “Şarki Anadolu Demiryollarına Dair” 327 sayılı Kanun; 185 kabul, 11 ret ve 10 çekimser oy kullanılması sonucunda yeter çoğunlukla kabul edilmiş ve ortaklığın projesi onaylanmıştır (Tezel, s.294). Kanunun kabul edilmesi ile Chester Grubu'nun rüyası gerçekleşmiş, sıra proje sayesinde Türkiye'nin tatlı rüyası olan “Küçük Amerika” olma hayalinin gerçekleşmesine gelmişti (Can, 2001:181). Bu anlaşmaya göre Türkiye'nin doğusunu Musul ve Kerkük bölgesini Akdeniz ve Karadeniz'e bağlayan 4400 kilometrelik bir demiryolu inşası ile üç limanın tesisinin yapımı bu şirkete verilmişti. Şirkete demiryolu hattı üzerindeki 40 kilometrelik şeritler içinde kalan petrol ve diğer değerli madenlerin işletme hakkı 99 yıl içindi. Kurul ayrıca vergi muafiyetinden ve diğer özel

kolaylıklardan istifade edecekti (Özüçetin ve Altay, s.1221; Tezel, s.294-295). Buna karşın şirket demiryollarından, limanlardan ve maden işletmelerinden sağlayacakları net kârdan Türk hükümetine bir pay ödeyecekti. Şöyle ki, bu işletmelerin gayrı safi gelirlerinden; önce işletme genel giderleri, daha sonra tahvillerin yıllık faiz ve söndürme akçeleri, daha sonra pay senetleri sahiplerine ayrılacak %12'lik kazanç çıkarıldıktan sonra, geri kalanın %30'unu ortaklık hükümete ödeyecekti (Tezel, s.302-303). Chester Projesi olarak adlandırılan ve TBMM tarafından 9 Nisan 1923 tarihinde onaylanan demiryolu yapımı ve yeraltı kaynaklarının işletilmesiyle ilgili anlaşmanın içerdiği hatlar şunlardı:

1. Sivas-Harpur-Ergani-Diyarbakır-Bitlis-Van (Van Gölü'nün güneyinden veya kuzeyinden)
2. Harpur-Yumurtalık
3. (Diyarbakır-Bitlis hattının bir noktasından başlayarak) Musul-Kerkük-Süleymaniye
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 Şefahtli (Beşinci hat üzerinde)-Kayseri-Ulukışla

Ayrıca şirket ve Nafia Vekâleti yeni hatların aynı koşullarda yapımı için ileride anlaşabileceklerdi. Şirketin inşa ettiği hatlardan çıkararak yapılacak tüm yan hatlar için de şirketin önceliği söz konusuydu. İmtiyaz sahibi şirket tarafından inşa edilmesi öngörülen limanlar ise; biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman, ayrıca inşaat maliyetinin Şirket tarafından karşılanacağı Akdeniz kıyısında Yumurtalık'ta bir limandı. Ek anlaşmaya göre, Samsun-Sivas hattının inşasına başlanmasına öncelik verilecekti (Can, 2000:268; Sükan Yavuz, 2003b: 547-548).

Amerikalıların asıl hedefi birçok madenin işletme imtiyazının yanında, hattın mücavir alanı içinde kalan Musul petroleri idi. Demiryolu güzergâhları ve üzerindeki tesislerin arazisi Türk hükümetince kamulaştırılıp, bedelsiz olarak Osmanlı Amerikan Kalkınma Şirketi'ne devredilecekti. Aynı şekilde inşaatta kullanılacak ham malzeme için de ocaklar ve ormanlar bedelsiz kullanılacak, ithal malzeme için hiçbir vergi ödenmeyecekti. Bu projeye ilk muhalefet İngiltere ve Fransa'dan gelmiştir. İngiltere Musul petroleri ve Samsun limanı, Fransa ise 1914 yılında yarım bırakmak zorunda kaldığı Samsun-Sivas demiryolu ile ilgili imtiyazların ihlal edildiğini öne sürmekteydiler. Hükümet ise Osmanlı Dönemi'ne ait ayrıcalıkları tanımayacaklarını göstermek için bu itirazlara kulak asmamıştır (Aydın, s.67). TBMM'nin Chester Projesini onaylaması, Türkiye'de genellikle büyük bir heyecan ve coşku ile

karşılanmasına rağmen, proje Türkiye’de gördüğü ilgiyi ABD’de görmemiştir (Sükan Yavuz, 2003b:548). Amerika da yeni sermayeyi bulamayan şirket bir türlü etüt ve yapım işine başlayamamıştır. Ankara Hükümeti’nin şirketi projeyi uygulaması için göreve çağırmasına rağmen şirketin iç işlerinde anlaşmazlığa düşmesi projenin hayata geçirilmesine engel olmuştur (Can, 2001:182).

Lozan’da Musul sorunu çözülememiş ve sorunun çözümü, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması’nın 3. maddesiyle, dokuz ay içinde bir sonuca ulaştırılmak koşuluyla Türkiye ile İngiltere arasındaki ikili görüşmelere bırakılmıştı (Sükan Yavuz, 2003b:551). 19 Kasım 1923 tarihinde Chester gurubunun imtiyazının fesh edilip edilmediğini Kayseri Mebusu Ahmet Hamdi Bey Mecliste gündeme getirince; Nafia Vekili Ahmet Muhtar Bey, kendisinin de bu projeden ümidini kestiğini, hükümetin 25 Kasım 1923 tarihine kadar şirkete süre tanıdığını ve mukavelenin büyük bir ihtimalle uygulanmayacağını ifade etmiştir (Çakan, 1999:296). TBMM Hükümeti’nin anlaşmayı fesh edeceğini öğrenen Kennedy, Sivas-Samsun hattının yapımına başlayarak anlaşmanın devamına çalıştıysa da, ABD Dışişleri Bakanlığının hiçbir Amerikan şirketinin bu hat için kredi vermeyeceğini açıklamasından sonra bir süre daha bekleyen TBMM Hükümeti, 18 Aralık 1923’te anlaşmayı feshetmiştir (Sükan Yavuz, 2003b:552).

Lozan’da çözülemeyen Musul sorunu, Ağustos 1924’te Milletler Cemiyeti’ne götürüldü. Milletler Cemiyeti Meclisi, 16 Aralık 1925 tarihinde üçlü komisyonun raporunu benimseyen, yani Bürüksel Hattı’nın güneyindeki toprakların Irak’a bağlanmasını kabul eden kararı almıştı. Böylece Musul bölgesi İngiltere’nin mandası altındaki Irak’a bırakılmış oluyordu. Türkiye bu kararı tanımamak için çok direnmesine rağmen 5 Haziran 1926’da Ankara’da Türkiye, İngiltere ve Irak Hükümetleri arasında, “Sınır ve İyi Komşuluk Antlaşması” imzalanmıştır. Bu antlaşmanın 14. Maddesi gereğince; Irak Hükümeti, Antlaşmanın yürürlüğe girmesinden başlayarak elde edeceği petrol gelirin %10’unu Türkiye Hükümeti’ne ödeyecekti. Aynı gün Antlaşmanın 14. Maddesine ek hüküm getirilmiştir. Ek hükme göre Antlaşmanın yürürlüğe girmesinden başlayarak 12 ay içinde Türkiye Hükümeti, %10’luk payını sermayeye çevirmek istediği takdirde, Irak Hükümeti’ne haber verecek; Irak Hükümeti de 30 gün içinde bu maddenin yerini almak üzere, Türkiye’ye 500.000 İngiliz lirası ödeyecekti (Kürkçüoğlu, 2006:363, 388-389). Büyük Millet Meclisinin 7 Haziran 1926’da Ankara Antlaşmasını onaylaması ile Türkiye’nin Musul Vilayetiyle ilgili hakları hukuken sona ermiştir. Buradan hareketle elbette Musul ve petrolün Lozan’da yitirildiği sonucuna varılamaz. Cumhuriyeti kuranlar Musul’u ve petrolü geri almasalar da, petrol “royalty”sinin yüzde 10’unu elde etmişlerdi (Uluğbay, s.267-268).

Türkiye Lozan'da Musul konusunda kesin bir sonuç elde edemeyince, Irak petrollerini Chester grubunun değil, "Standard Oil" çevresindeki Amerikan çıkarlarının da katılımıyla bir İngiliz-Fransız-Amerikan ortaklığı haline gelen The Turkish Petroleum Company'in denetimine bırakılmıştır (Tezel, s.315-316). TBMM hükümetinin destekleyerek hayata geçirmek istediği, Chester başta olmak üzere bir grup müteşebbis Amerikalının büyük mücadele verdiği demiryolu projesi; Amerika'daki sermaye çevrelerinin ilgisinin yetersizliği sonucu ortaya çıkan sermaye eksikliği yüzünden sadece tatlı bir hayal olarak kalmıştır. Hayata geçirilemeyen Chester Projesi, Türk tarafını aslında sadece petrol açısından ilgilendirmiyor, hatta demiryolu açısından belki de daha fazla ilgilendiriyordu (Demirer, 2010:31-32).

4. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRKİYE'DE PETROL FAALİYETLERİ (1923-1935)

Cumhuriyetin ilk yıllarında petrolün aranması ve bulunduğundan sonra çıkarılması yeterli bilgi ve tecrübenin yanı sıra teknoloji ve sermaye gerektirdiği için önemli adımlar atılamamış; ilk başlarda Chester Projesi'nde olduğu gibi yabancı şirketlere imtiyaz verilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin siyasi ve ekonomik bağımsızlık mücadelesini verdiği dönemlerde, devletin temel düsturunun artık kendi imkânları ile petrol aramalarının yapılması ve işletilmesi konusunda yoğunlaştığı görülmektedir (Demir, 1982:210-211). Bu doğrultuda atılan ilk adımlardan birisi Romanya Petrol Kanunu'ndan esinlenerek hazırlanan ve 22 maddeden oluşan 792 sayılı Petrol Kanunu idi (Resmî gazete, 6 Nisan 1926, s.1247-1249). 24 Mart 1926 tarihinde çıkarılan kanun ile ilgili olarak mecliste konuşan Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, petrolün memleketin en mühim ihtiyaç duyduğu maddelerden olduğunu; Van, Rize, Erzurum, Boyabat, Trakya'da (Mürefte ve Şarköy) petrol sızmaları olduğunu ve Antalya'da da gaz belirtilerinin olduğunu söylemiştir. Vekilin konuşmasından devletin en fazla ümit bağladığı yerin Erzurum'da Hasankale olduğu, Şark vilayetlerinde henüz kapsamlı bir araştırmanın yapılmadığı anlaşılmaktadır (TBMM Zabıt Ceridesi, 2. Dönem, C. 23, s.322-324).

Romanya petrol kanunundan esinlenilerek çıkarılan 792 sayılı Kanun'un birinci maddesinden anlaşıldığı üzere, Türkiye hududu dâhilindeki bilcümle arazide bitum ve petrol ve müştakkatı tabiyesi madenlerinin taharri ve işletilmesi hakkı Maadin Kanunu ahkâmına tabi olmak kaydıyla hükümete verilmişti. Kanunun ikinci maddesine göre ise hükümet, bu hakkı bizzat kullanır ya da şirket veya şirketlere devredebilirdi (Resmî gazete, 6 Nisan 1926, s.1247; TBMM Zabıt Ceridesi, 2. Dönem, C.23, s.321, 328). Kanun ile petrol arama ve işletme hakları ile ilgili düzenlemelerin yapılmasına rağmen, petrolün nakliyatı ve rafine edilmesi konularına

yer verilmemesi kanunun eksik yanları olarak görülebilir (Akalin ve Tüfekçi, 2014:55). Kanunun diğer önemli düzenlemeleri ise özetle şöyledir:

-Keşif ve jeolojik araştırma ruhsat süresi bir sene, taharri (arama) ruhsat süresi 6 sene ile sınırlandırılmıştır.

-100 hektarlık her bir arama sahasında 2 sene zarfında 300 metre derinliğe erişecek şekilde 1 sondaj icra etmek ve 6 senenin sonunda üç ayrı arama sahasında toplam 900 metreye ulaşmış 3 sondaj icra etmiş olmak şart koşulmuştur. 2 senede bir 300 metre arama sondajı açılmaması halinde sondaj yapılmayan arazi üzerindeki haklar kaybedileceği, 2 senenin sonunda 300 metreden fazla sondaja devam edilmek istenmesi halinde her 150 metre için arama süresinin 1 sene uzatılacağı belirtilmiştir.

-100 Hektarlık sahada işletilebilecek petrole rastlanması halinde, sahanın 25 hektarının işletme hakkının 30 sene süre ile arayıcılara verilmesi, 75 hektarlık alanın işletme hakkının devlete intikal etmesi öngörülmüştür.

-Kuyuların üretim miktarına göre değişmek üzere devlet hissesi oranları belirlenmiştir. Devlet hissesi oranları %3 ile %20 arasında değişmektedir (Kökyay, s.69).

Cumhuriyetin ilk yıllarında petrol çalışmalarına önem verildiğinin belki de en güzel örneğini 792 sayılı Petrol Kanunu teşkil etmektedir. Türkiye'nin yakın bölgelerinde zengin petrol yataklarının bulunması, Türkiye'nin iştahını kabartmış ve konuya gereken önemin verilmesini sağlamıştır. Bu iyi niyetli çalışmalara rağmen kanunla petrol konusunda alınacak kararlar hükümete bırakılmasına rağmen, bu işi organize edecek bir kuruluşun olmaması istenilen neticelerin alınmasını engellemiştir. Diğer taraftan petrol arama ve işletilmesinin büyük sermaye gerektirmesi de büyük bir sorun teşkil etmiştir. Hükümet bu sorunun üstesinden gelebilmek amacıyla Türkiye'de petrol ve madenlerin tespiti ve işletilmesi amacıyla gerekli sermayenin temini için 9 Mart 1927 tarihinde bir kararname çıkararak bu görevi Türkiye İş Bankasına vermiştir (Özer, 2014:364; Haykır ve Demir, 2017:255).

1927 yılında Sorbon Üniversitesi Jeoloji Profesörü L. Bertrand beraberinde Hamit Nafiz ve Melik Beyler olduğu halde Emil Mayen hesabına Kürzot çevresini tetkik etmiştir. Emil Mayen, Kürzot imtiyazını petrol kanunundan önce 1924 yılında Fuat Paşa'dan satın almıştı. İmtiyazı idame ettirmek için 1928'de Kemal Lokman, Kürzot bölgesinde bazı araştırmalar yapmışsa da Bertrand raporu, burada ciddî bir petrol araştırmasına müsait olmadığını tespit etmişti (Taşman, 1949b:18). Kürzot bölgesi imtiyazını alan Fransız Emil Mayen'in petrol madenini işletmemesinden dolayı 1932 yılında imtiyazın feshine karar verilmiş, fakat Şuray-ı Devlet Maliye ve Nafia dairelerinin raporları üzerine 9.1.1933'te bu fesih kararından

vazgeçilmişti (BCA, 030.18.1.33.3.17). Ancak şirketin işi yüz üstü bırakması üzerine imtiyaz 25.6.1937 tarihinde feshedilmiştir (Taşman, 1949b:18).

1928 yılında Maden Mühendisi Bekir Vehbi Ergene, Çımagil (Bayburt) bölgesinde tetkiklerde bulunmuş fakat olumlu bir netice alınamamıştır (Lokman, 1969:226). Yine aynı yıl Amerika'da Pittsburgh Pennsylvania'da Hunleyand Huntley Müşavir Jologluk Firması için ve muhtemelen Standard Oil hesabına, Shirley Mason isimindeki petrol jeologu Türkiye'ye gelerek Mürefte, Boyabat ve Mardin-Cizre mıntıkları üzerine esaslı jeolojik incelemelerde bulunmuştur. Mason, gezdiği mıntıkanın petrol ihtimallerine temas ederek bir miktar petrol bulunması muhtemel ise de ecnebi sermayesinin buralarda beklenmesi icap eden kârı temin edemeyeceği sonucuna varmıştır (Taşman, 1949b:18).

1929 yılında Dr. Lucius ve Kemal Lokman tarafından Bolu bitümlü şistleri ile İnegöl asfalt zuhuru tetkik ve etüt edilmiştir. Kemal Lokman, Türkiye'de 11 il hudutları dâhilinde petrol emareleri varken; bunları değerlendirmeyip, bunlardan fazla masraflı ve sürümü daha az bir madenin işletilmesini doğru bulmamıştır. Yine aynı yıl içinde Harbol (Harbol, Türkiye'nin güneydoğusunda Irak sınırına yakın bir köydür. Bkz. Taşman, 1946:50)-Şırnak-Cizre bölgesi, Dr. Lucius ve Maden Yüksek Mühendisi Hadi Yener tarafından etüt ve tetkik edilmiştir. Tetkikler sonucunda bölgenin 60 km uzunlukta bir sahayı kapsayan derinliklerinde petrolün mevcut olabileceğini gösteren emarelere rastlanmış, oldukça mühim yatakların olabileceği ve petrol için en çok bu saha üzerinde çalışılması gerektiği rapor edilmiştir (Lokman, s.227). 1929 sonbaharında Cevat Eyüp Taşman, Dr. Lucius ile Kemal Lokman Mürefte, 1930 yılında yine bu şahıslar Finike asfaltlarını, Çıralı yer gazı tezahürünü, Mardin-Cizre-Simak-Harbol bölgelerini; daha sonra ise Mapavri (Rize), Çımagil (Bayburt), Hasankale, Katranlı, Divanı Hüseyin, Neftik, Pulk petrol tezahürlerini incelemişlerdir (Taşman, 1949b:18). 1932 yılında Petenekoff adında bir Sırp mühendisin Nizamettin Şevki adına Pulk (Tercan) da, 1933'te Ekinveren (Boyabat) de incelemeler yapmış; 1934 ve 1935 yıllarında bir miktar petrol elde etmiştir. 1933 yılında Dr. Lucius, Hadi Yener ve Kemal Lokman'dan müteşekkil bir uzman heyeti, Ankara'da Çorba-Pazar Bucağı civarındaki petrol sızıntısını incelemelerine rağmen olumsuz netice almıştır (Yurtoğlu, s.149-150).

1926 tarih ve 792 sayılı Petrol Kanunu'ndan 1933 yılına kadar geçen dönemde çok iyi niyetlerle tetkikler yapılmasına rağmen bir türlü kanundan istenilen neticeler alınamamıştır. 20 Mayıs 1933 tarihine gelindiğinde petrol aranması ve çıkarılmasında gerekli adımları atmak için hükümet tarafından bu konularla vazifelendirilecek bir kuruluşun önünü açan 2189 sayılı Kanun çıkarılmıştı. Bu kanunun birinci maddesine göre Türkiye dâhilinde altın ve petrol ve bunlarla beraber çıkacak diğer madenleri aramak ve arama neticeleri elverişli olursa bu

madenleri işletmek üzere ticarî maksatla İktisat Vekâletine bağlı ve İktisat Vekâletinin teftiş ve denetimi altında hükmî şahsiyetli “Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdareleri” kurulmuştur. Üçüncü maddeden anlaşıldığına göre bu idareler birbirinden ayrı iki şahsiyettir (TBMM Zabıt Ceridesi, IV. Dönem, C. 15, 1933:211; Resmî gazete, Kanun No: 2189, S. 2411, 27 Mayıs 1933:2508). Petrol Arama ve İşletme İdaresi'nin başına 29.05.1933 tarihinde çıkarılan 14479 sayılı Kararname ile daha önce birçok yerde petrol araştırmalarında görev alan Cevat Eyüp Taşman, İktisat Vekâleti'nin teklifi üzerine ayda 800 lira maaşla atanmıştır (BCA, 30.18.2.36.40.20). Kendisine ABD'de çok yüksek maaşlar teklif edilmesine rağmen Taşman, hükümetin teklifi üzerine hiç düşünmeden yurda dönmüştür. Petrol Arama ve İşletme İdaresi, müdür Taşman ile birlikte Muhittin Akkaya (muhasibeci) ve Sidney Paige (danışman jeolog) olmak üzere üç kişiden oluşmaktaydı (Özcan, 2006:3).

Cevat Eyüp Taşman'ın Petrol Arama ve İşletme İdaresi'nin başına atanmasından sonra bu idare hızla bir şekilde petrol aramalarına başlamıştır. Taşman'a Mühendis İhsan Ruhi Bey, Amerikalı Mühendis William Woodson ve Jeolog Harold Moses'in katılımıyla, bu heyet Mardin iline bağlı Midyat ilçesinin Basbirin bucağında Türkiye'nin ilk petrol kuyusunu açmak için sondaj çalışmalarına başlamıştır. 13 Ekim 1934'te başlayan bu sondaj çalışmalarında 44.000 liraya satın alınmış olan ikinci el bir makine kullanılmıştı. Türkiye'nin ilk petrol arama kuyusu olan “Babirin-1 Kuyusu” sondajı çalışmalarını başta İktisat Vekili Celal Bey (Bayar) olmak üzere, Yüksek Mühendis Abdullah Hüsrev Bey (Guleman) ve Jeolog Profesör Bartel Granigg de takip etmiştir. Ne yazık ki bu sondaj çalışması petrol belirtilerine rastlanmadan, 1351 metre derinlikte iken 15 Haziran 1936 tarihinde bitirilmiştir. Sondaj Makineleri ise Gercüş'ün Hermis Köyü civarına nakledilmişti. Bu bölgede yapılan tetkiklerde iyi neticeler alınamamasına rağmen, bölgenin Bahreyn Adası kuyuları ile olan benzerlikleri Türkiye'nin petrol ihtiyacının buradan karşılanabileceğini, hatta ülkenin petrol ihracı bile yapabileceği tezini güçlendirmiştir (Taşman, 1949b:18; Lokman, s.229-236; Taşman, 1938:69-70; Cumhuriyet gazetesi, 14 Ekim 1934, s.3).

Türkiye'nin sanayileşmesinde olduğu gibi petrol konusunda da önemli kararların alındığı I. Sanayi Planı, 1934 yılında yürürlüğe konmuştu. Aslında I. Sanayi Planı, Alî İktisat Meclisi'nin ödemeler dengesi açığını kapatmak ve sanayileşmeyi hızlandırmak için hazırlanmış olduğu bir “iktisadi Rapor” ile başlamıştır (Tezel, 2015:351). I. Sanayi Planına göre petrol bulunmasına müsait bölgenin Mardin-Cizre-Siirt üçgeni içerisine isabet eden alan olduğu anlaşılmaktadır. Planda, öncelikli olarak petrol aramaları yapılması, bulunamazsa bitümlü şistlerin tetkik edilmesi, yine olumlu sonuç alınmazsa maden kömürleri ve linyitlere

başvurulması gerektiği vurgulanmıştır. İkinci Sanayi Planı'nda ise petrol hususu ile ilgili olarak petrol rafinerisi ve sentetik benzin sanayi konuları yer almıştır (Elmacı, 2013:169-171).

Amerika Jeoloji Tetkikat Bürosu tarafından yapılan hesaplamalara göre İran, Türkiye ve Musul'da petrol rezervinin 5.820.000.000 varil olduğu tahmin edilmekteydi. Ayrıca bu yerlerde 775 milyon ton petrol rezervi bulunduğu ve bu rezervin de yaklaşık olarak 250 milyon tonunun Türkiye'de olduğu belirtilmiştir. Bu rakamlar gerçekleştiği takdirde her sene bir milyon ton petrol üretimi yapılacak ve sonuç olarak 250 senelik petrol üretimi sağlanmış olacaktır (Lokman, 1929:17). Türkiye'nin petrol rezervleri ile ilgili çok olumlu görüşlere rağmen Cumhuriyetin ilk on yılı içinde toplam 830.000 ton civarında petrol ürünü ithal edilmiş ve 71.347.822 Türk Lirası harcanmıştır. İthalat yolu ile karşılanan petrol ürünleri ülkenin dış ticaret açığının %19'unu, toplam ithalatın ise %4'ünü oluşturmaktaydı (Lokman, 1933:81; Demirbilek, 2012:219).

5. DEMOKRAT PARTİ İKTİDARINA KADAR TÜRKİYE'DE PETROL FAALİYETLERİ (1935-1950)

İktisat Vekâleti'ne bağlı ve İktisat Vekâleti'nin teftiş ve kontrolü altında çalışmalarına başlayan Petrol Arama ve İşletme İdaresi, yetişmiş personel yetersizliği ve petrol sondajlarında gerekli olan teknolojiye sahip olmaması gibi nedenlerden dolayı, idarenin iyi niyetli çalışmalarına rağmen verimli bir sonuca ulaşamamıştı. Türkiye'nin madencilik alanında ihtiyaç duyduğu sığramayı yapabilmek için İktisat Vekâleti yeni bir kanun tasarısı hazırlamış ve bu tasarı İcra Vekiller Heyeti tarafından da kabul edilerek, 6 Haziran 1935 tarihinde Meclis'e arzı kararlaştırılmıştı. Meclis'te yapılan görüşmelerden sonra 14 Haziran 1935 tarih ve 2804 sayılı Kanun ile "Maden Tetkik Arama Enstitüsü" kurulmuştur. 26 maddeden oluşan kanunun ikinci maddesinden anlaşıldığı üzere, memleket dâhilinde aramaların yapılması, jeolojik tetkikler, fenni tecrübeler yapmak, haritalar çıkarmak gibi bütün teknik ve ilmi işleri görmek; memleketin madenlerinde ve maden sanayiinde çalışacak Türk mühendis, fen memuru, ustabaşı ve nitelikli işçi yetiştirmek, Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün görevleri arasında sayılmıştır. Yine 2804 sayılı Kanun'un 24 maddesine göre "Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdareleri" lağvedilmiş ve idarenin bütün hakları, borçları ve mevcutları MTA Enstitüsü'ne geçmiştir (Resmî gazete, Kanun No: 2804, 22 Haziran 1935:5378-5380; TBMM Zabıt Ceridesi, V.Dönem, C.4,1935:210-214).

MTA Enstitüsü'nün kuruluşundan sonra Türkiye'de yerli ve yabancı uzmanlar tarafından özellikle Trakya, Güney Anadolu'da (Adana-Hatay) ve Güneydoğu Anadolu bölgesi olmak üzere üç alanda araştırmalar başlatılmıştır. MTA Enstitüsü tarafından Trakya'da

başlatılan araştırmalar, daha önce burada yapılan araştırmalar gibi olumlu sonuç vermemiştir. Bu bölgede ilk defa 1935 yılında Hoşköy civarında neticesiz kalan 4 küçük sondaj yapılmıştır (Tanoğlu, s.334). Mürefte bölgesini 14.5.1936 tarihinde tetkik eden Tekirdağ Valisi Haşım İşcan'ın Dâhiliye Vekâletine gönderdiği 26.6.1936 tarih ve 458 sayılı şifre yazısından anlaşıldığına göre Mürefte'nin 4 km şimali garbisinde (kuzeybatı) bir kuyu açılmıştır. Kuyudan ilk gün 80.000 metre küp gaz çıkmıştır. Yeterli aletlerin bulunmaması üzerine çıkabilecek olası bir tehlikeye mahal verilmemesi için çalışmalar durdurulmuştur. (BCA, 30.10.182.255.5.8-11). Trakya Mürefte'de 1936-1937 yılları arasında yapılan 6 sondajdan olumlu bir sonuç alınamamıştır (Tanoğlu, s.334; Taşman, 1936a:18-19).

Sahada petrol araştırmaları hızla devam ederken devlet ricali bu araştırmaları yakından takip etmekteydi. 1 Kasım 1937 tarihinde Celal Bayar tarafından kurulan hükümetin programı 8 Kasım 1937'de meclis kürsüsünden okunmuştu. Celal Bayar, hükümet programında petrol konusuna da değinerek şunları söylemiştir; “...Petrol arama mevzuuna gelince: memleketimizde şimdiye kadar yapılan aramalar her ne kadar hemen işletmeye geçmeyi muhik (haklı) kılacak bir netice vermemişse de petrolcülük bakımından kuvvetli addedilebilecek emarelere tesadüf edilmiştir. Sondaj yapılan sahalarda maada (dışında) Mardin vilayetinde, Adana'da, Trakya'da ve Van civarında on kadar diğer bazı müsait strüktürlerin (tabakalanma) mevcudiyeti tespit edilmiş bulunmaktadır. Bu sahalarda esaslı sondaj ameliyeleri yapılmadıkça mühim petrol hazineleri bulunup bulunmadığı hakkında doğru bir fikir sahibi olabilmemize maddi imkân yoktur. Binaenaleyh, tesadüf ihtimallerini arttırmak ve taharri müddetini kısaltmak için sondajları çoğaltmak ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün teçhizatını ve elemanlarını ona göre takviye etmek lâzım gelmektedir (Öztürk, 1968:193-194; TBMM Zabıt Ceridesi, V.Dönem, C.20, 1937:27).”

İkinci Dünya Savaşı dolayısı ile durduruluncaya kadar Hayrabolu (Kabahöyük) bölgesinde 1938-1939 yıllarında 371 metre derinliğe kadar inen çalışmalarda petrol emarelerine rastlanmasına rağmen istenilen neticeler alınamamıştır. 1937 yılında MTA eskiden beri petrol araştırmaları yapılan Van bölgesinin Kürzot civarında modern usullerle petrol aranması için bir program hazırlamıştı. Toplam 350 metre uzunluğundaki galerilerin açıldığı çalışmalar; 1937, 1938, 1943 ve 1945 yaz mevsimlerinde tekrar edildi. Kerim Temel, Nebil Ezgü, Mazlum Angın ve Kemal Lokman tarafından sürdürülen bu çalışmalarda yaklaşık 4,5 ton civarında petrol elde edilmiştir. Bu petrolerin hepsi Van Gölü'nde çalışan küçük vapurların dizel motorlarında yakılmak üzere Tuğda Göl İşletmesine sevk ve teslim edilmiştir. Neticede bu madenin, ticarî ve iktisadi bakımdan büyük ölçüde petrol üretimine elverişli olmadığı anlaşılması üzerine arama çalışmaları durdurulmuştur (Taşman, 1949b:22; Lokman, 1946:96).

MTA Enstitüsü'nün petrol arama çalışmalarında bulunduğu ikinci bölge Güney Anadolu'da Adana havzası olmuştur. Bu bölgede ilk sondaj Adana'nın 20 kilometre kadar Kuzeydoğusunda Hocalı Köyü civarında yapılmıştır. Hocalı-4 sondajında 3.541 metre derinliğe kadar ulaşılmamasına rağmen petrol bulunamamıştır (Tanoğlu, s.334). Hatay'ın anavatana katılmasından sonra bu bölgede 1940 yılında jeolojik ve jeofizik incelemeler Ericson tarafından yapılmıştır. İncelemeler sonucunda Arsuz İlçesi sınırları içerisinde bulunan Ekber Köyü civarında 430 ve 361 metre derinliğe varan iki kuyu açılmasına rağmen bir sonuç alınamamıştır. 1944 ve 1945 yıllarında Çengen civarında üçü 116 ve biri 600 metreye inen dört struktur sondajı ile birisi de 1008 metreye varan büyük bir sondaj açılmıştır. Fakat bu sondajlardan birisinde küçük petrol emaresi, büyük sondajda ise bir miktar havagazına rastlanmıştır (Taşman, 1949b:22).

Petrol arama çalışmalarında bulunulan üçüncü bölge Güneydoğu Anadolu Bölgesi'dir. Bu bölge bulunan Raman petrol sahası, Suudi Arabistan'dan başlayarak Bahreyn, Kuveyt, Irak ve Güney İran petrol sahalarını içine alan jeolojik formasyon birliğinin memleketimizde Cizre'den Kilis'e kadar uzanan kısmına dahil bulunmaktadır. Raman'da "Maymune Boğazı" adlı verilen bir vadide 24 Temmuz 1939'da başlatılan jeolojik etütler ve sondajlardan, 20 Nisan 1940'ta sonuç alınmış ve Türkiye'nin ilk petrol yatağı 1048 metre derinlikte Raman'da bulunmuştur (Egeran, 1949:7; Lokman, 1940:306; Ulus gazetesi, 25 Nisan 1940). Günde 11 ton petrol çıkarılan bu bölgeyi 1 Mayıs 1940 da bizzat Başbakan Dr. Refik Saydam, İktisat Vekili Hüsni Çakır ve bazı devlet erkânı ziyaret etmiştir (Taşman, 1949b:20). Başbakan ziyaret sırasında şu açıklamayı yapmıştır: *"Raman Dağı'nda yapılmakta olan sondajın bugünkü vaziyeti, mütehassısların kati ifadelerine göre, bir petrol muntikasının tezahürüdür. Muntikanın arazi teşekkülünün müsait bulunması, bu tezahüre hususi bir kıymet vermektedir. Bunun hududunu ve verimini tespit etmek için daha müteaddit sondajlara ihtiyaç vardır. Bundan sonraki mesaiye mütehassıslarca tespit edilecek program dâhilinde devam olunacaktır. Bu hususta icap eden tahsisat Büyük Millet Meclisi'nden istenecektir (Cumhuriyet gazetesi, 2 Mayıs 1940)."*

1940 yılının Temmuz ayında Raman bölgesinde üçüncü petrol kuyusunun kazılacağını açıklayan MTA Enstitüsü Petrol Uzmanı Cevat Eyüp Taşman, Raman bölgesinde 300'den fazla petrol kuyusunun açılacağını ifade etmiştir. Taşman'ın Ulus gazetesine verdiği izahattan anlaşıldığına göre Raman'da elde edilen petrolün; % 15,65 benzin, % 15,31 petrol, % 9,05 motorin, % 5 petrol suyu içerdiği ve ayrıca muhtelif yağlardan ibaret olduğu anlaşılmaktadır. Ancak Raman-1 adıyla bilinen kuyuda ilk zamanlara günde 11 ton petrol üretimi yapılmışsa da

zamanla üretim günde 3 tona düşmüş ve petrol kuyusu su ile dolduğundan 1944'te Raman-1 kuyusu terk edilmiştir (Haykır ve Demir, s.256).

1940 yılında açılan ve aktif olarak 1944 yılına kadar faaliyet gösteren Raman-1 kuyusunun etrafında daha sonra Raman 2, 3, 4, 5 ve 6 kuyuları açılmıştır. Bu kuyulardan 2 ve 3 numaralı kuyu kuru çıkmış, 5 ve 6 numaralı kuyularda ise kuvvetli emareleri aşmayan bir miktar petrole rastlanmıştır (Egeran, s.7). 5 numaralı kuyu 1092 metrede ve 6 numaralı kuyu ise 1429 metrede tamamlanmıştır. Bu kuyulardan en fazla petrol çıkarılan 5 numaralı kuyudan önceleri günde 1 ton kadar petrol üretilmiş, daha sonra ise çeşitli teknikler kullanılmak suretiyle 2 tona çıkarılan günlük üretim düşmeye başlayınca kuyu 1944 yılında terk edilmiştir (Taşman, 1949b:21). Verimsiz çıkan Raman-6 kuyusundan sonra 1945 yılında, sondaj işlemleri başlatılan ve 1946 yılında petrol çıkarılan Raman-8 kuyusu, Türkiye'nin ekonomik anlamda ilk petrol kuyusu olmuştur. Depolama sorunu nedeniyle uzun süre üretim yapılamayan Raman-8 kuyusundan ilk günlerde 7 ton üretim yapılmış, bu kuyunun verimi daha sonra 4 tona kadar düşmüştür. 1948'de ise asitleme yapılması sonucu kuyunun verimi 70 tona kadar çıkarılmıştır (Göksu, s.74; Egeran, s.7; Gümüş ve Altan, 1995:11; Lokman, 1958:100). 1947 yılında yerini Necdet Egeran'ın tespit ettiği ve MTA Enstitüsü Müdürü İhsan Ruhi Berent'in tasdiki ile açılan ve adına "İnönü Kuyusu (Ulus gazetesi, 4 Mart 1948:1)" da denilen Raman-9 kuyusu, Amerikalı Drilexco firması tarafından 1948 yılında 1338 metre derinliğe kadar inilerek sondaj işlemi tamamlanmıştır. Bölgeyi ziyaret eden İsmet İnönü, Raman-9 Kuyusu başında yetkililer tarafından kendisine petrolün gösterilmek amacıyla vananın açılması üzerine petrolün boşa gitmemesi için İnönü; "*kapat, kapat. Aman kapat zayi olmasın*" sözleri ile sevincini göstermiştir. Sadece İnönü'de değil memleketin genelinde Raman-9 Kuyusu olumlu bir hava estirmiştir. 1949 yılında yapılan bazı hesaplamalara göre Raman'da açılacak 25 kuyu ile birlikte bu bölgeden memleketin ihtiyacı olan yıllık 450.000 ton petrolün elde edildiği gibi fazlasının ihraç edilebileceği bile düşünülmüştür (Kökyay, s.83-84; TPAO, İlk Elli Yıl, 2004:25; Acun, 1949:199-200). İnönü Kuyusu'ndan önceleri günde ortalama 40-50 ton petrol çıkarılmış, daha sonraları ise bu miktar asitleme yöntemi ile günde 60-70 tona çıkarılmıştır (Egeran, s.7; Taşman, 1949b:22; Göksu, s.75). Raman bölgesindeki sondajlardan elde edilen olumlu neticeler, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün 1 Kasım 1948 tarihinde TBMM'nin 3. Toplanma yılını açarken yaptığı konuşmasına da yansımıştır. İnönü, Raman'daki arama ve rezerv tespiti konusunda müspet çalışmaların devam ettiğini belirterek, çıkarılacak petrolün işlenmesi ile ilgili de adımların atıldığını söylemiştir (TBMM Tutanak Dergisi, VIII. Dönem, C.13, 1948:5).

Raman'da 8 ve 9 nolu kuyulardan elde edilen verimden dolayı, 1948 yılı sonlarında yine Amerikalı Drilexco Firması tarafından 11 nolu kuyu açılmış, fakat petrole ulaşıldığı halde

arızadan dolayı kuyu terk edilmiştir. 1949 yılında ise 10 ve 12 nolu kuyular başarı ile açılmış ve asitleme ameliyesi sonunda birincisi 60 ton, ikincisi 100 ton kadar günlük verim göstermiştir (Egeran, s.8; Tanoğlu, s.337). Raman bölgesinde yapılan petrol aramalarında dikkat çekici diğer kuyular ise 14, 7 ve 18 nolu kuyulardır. Bu kuyulardan 7 ve 18 nolu kuyularda önemli derinliklere kadar sondaj yapılmasına rağmen bir süre sonra tuzlu suya rastlanması sonucunda sondaj işlemleri durdurulmuştur. 14 nolu kuyuda ise çok derinlerde çok az petrol emarelerine rastlanmıştır. 14 numaralı kuyu dışında yapılan bütün sondaj çalışmalarıyla bu alan içerisinde tespit edilen toplam ham petrol rezerv miktarı 18 milyon ton iken; muhtemel rezerv miktarı ise 80 milyon ton olarak hesaplanmıştır (Egeran, s.8; Yurtoğlu, s.157). MTA Enstitüsü, Raman Dağında üretilen ham petrolü mazot kullanılan lokomotiflerde değerlendirmek için Devlet Demiryolları ile işbirliğine giderek deneme çalışmalarına başlamıştır. 13 adet mazot yakan lokomotif bulunan Devlet Demiryollarının tecrübe çalışmalarından müspet sonuçlar alınmıştır (Yurtoğlu, s.158).

Raman'da sürdürülen çalışmalar esnasında, Raman Dağı'ndan 20 kilometre uzaklıkta ve Siirt'in 45 kilometre güneybatısında bulunan Garzan Bölgesi'nde de petrol aramasına başlanmıştır. Garzan Bölgesi'nde 1 Aralık 1944 tarihinde 1 Nolu kuyu açılmaya başlanmış; fakat 1945 ilkbaharında vuku bulan teknik bir arızada burada dört kişi hayatını kaybetmişti (Lokman, 1969:244-245). Garzan'da ilk sondaj 1946 yılında yapılmış; fakat 1. Nolu kuyuda 1510 metre derinliğe kadar inilmesine rağmen istenilen neticeler alınamamıştır. 1951 yılında Garzan'da 2 nolu kuyu açılarak 1511 metre derinliğe kadar inilmiştir. Garzan-2 Kuyusu asitlendikten sonra ilk başlarda günde 100 tondan fazla petrol elde edilmiş ve bu suretle Raman'dan sonra Türkiye'nin ikinci petrol sahası hizmete girmiştir (Tanoğlu, s.337-338; Doğan, 1979:146-147).

Kemal Lokman'ın belirttiğine göre Raman ve Garzan bölgesi için 1958 yılı itibari ile yapılan hesaplamalara göre, bölgedeki petrol rezervlerinin beş yüz milyon lira değerinde olduğu göz önüne alındığında; bölgenin petrol ürünleri ithalatını oldukça geriletmesi ve dış ticaret açığını kapatmada çok büyük yararlar sağlayacağı anlaşılmaktadır (Lokman, 1958:102). İlk derin sondajın MTA Enstitüsü tarafından Siirt bölgesinde Basbirin'de 1936 açılmasından, 1954'te TPAO kurulana kadarki süreçte 37 adet arama, 7 adet tespit, 13 adet üretim ve 19 adet test kuyusu olmak üzere toplam 76 kuyu açılmıştır. Toplam 72.674 metre sondaj yapılırken, üretilen ham petrol miktarı ise 95.881 ton olmuştur (Gümüş ve Altan, s.11; Göksu, s.80-82). Üretilen bu petrol Türkiye'nin ihtiyacının ancak %5,7'sini karşılayabilmiştir (50. Yılda Yurdumuzun Enerji ve Doğal Kaynakları, 1973:141). Cumhuriyetin ilk yıllarında devlet mecburiyetten dolayı yabancı uzmanlar vasıtası ile aramalar yapmış ve bazı imtiyazlar vermek zorunda kalmıştır. Oysa bu uygulama devletin petrol politikasına ters bir durumdur. Başbakanı

Şemseddin Günaltay'ın 21 Nisan 1949'da gazetecilere verdiği beyanatta; “*Kanuna göre hiçbir ecnebi şirkete imtiyaz veremeyiz. İşletmek hususunda mütehasıs ve bilgili adamlarla ve bir şirketle anlaşabiliriz. Şükranı şayandır ki, memleketin muhtelif yerlerinde petrol bulunduğu hemen kat'iyet kesbetmiş gibidir. Fakat bu sahada bilenlerden ve tecrübeli olanlardan istifade etmemiz lazımdır (Acun, s.415).*” Sözcüklerinden de anlaşılacağı üzere devletin petrol politikasını, aslına yabancı sermayeye uzak durma eğilimi şekillendirmiştir. Cumhuriyet Döneminde çıkarılan kanunlar, yapılan teşkilatlanmalar ve petrol konusunda yetiştirilen uzmanlar sayesinde önemli adımlar atılmıştır. Türkiye’de yapılan sondajların özellikle; Trakya Mürefte, Güney Anadolu Adana ve Hatay, Güneydoğu Anadolu Raman ve Garzan, Doğu Anadolu Van ili Muradiye ilçesine bağlı Kürzot köyü ile Erzurum Pasinler (Hasankale) civarında yoğunlaştığı görülmektedir.

6. CUMHURİYET DÖNEMİ PETROL RAFİNERİLERİ (1930-1950)

Arazisinde az miktarda petrolü bulunan veya hiç petrolü bulunmayan memleketler dahi kendi arazisinden çıkan yerli ham petrolü ve hem de dışarıdan sağlanan ithal malı ham petrolü işlemek üzere hiç olmazsa döviz gelirleri üzerindeki ağır yükü kısmen hafifletmek amacıyla, petrol rafineri tesisleri kurmuşlardır (Göksu, s.106). Petrol tezahürlerinin yoğun bir biçimde incelendiği yıllarda Türkiye’de dış ticaret açığının önemli bir kısmını oluşturan petrol ürünleri dikkate alınarak, açığı kapatmada dolaylı yönden katkı sağlayacak 1499 sayılı Gümrük Tarifesi Kanunu 1 Haziran 1929’da çıkarılmıştır (Resmi gazete, Kanun No: 1499, 1 Temmuz 1929:7753-7761). Bu kanun ile ithal edilen işlenmiş petrolün 100 kilogramından 13,20 TL gümrük resmi alınmaya başlanırken, işlenmemiş petrolden aynı miktar için 1 TL gümrük resmi alınmaya başlanmıştır. Bu uygulama, ülke içerisinde ham petrolün işlenmesini ekonomik açıdan avantajlı hale getirmiştir. Yeşua Behar, Hükümetten senelik 10.000 ton ham petrol ithalat izni almayı başarmıştır (Elmacı, s.165). Durumdan istifade eden Yeşua biraderler “Türkiye Neft Sanayii Anonim Şirketi” hesabına 1930 yılında Romanya’dan rafineri araçlarını getirterek, İstanbul’da Beykoz yakınlarında Umuryeri mevkiinde Boğaziçi Tasfiyehanesini (Rafinerisini) kurmuşlardı. Romanya’dan ithal edilen ham petrolü işleyen, Cumhuriyet Döneminin ülkede ilk rafinaj alanındaki sanayileşme denemesi olan bu tesis günde 40 ton arıtma kapasitesine sahip olup, Romanya’dan getirilen ham petrolü işlemekteydi (Gümüş ve Altan, s.11). Küçük ve basit bir yapısı olan Boğaziçi Tasfiyehanesinin 2060 ton depolama kapasitesi ve 7 adet tankı mevcuttu (Özcan, s. 31). Ayrıca bu tasfiyehanenin deniz kıyısında iki tane yükleme ve boşaltma iskelesi olup, 650 ton stokaj kapasitesi mevcuttu (Lokman, 1967:790). 1934 yılına kadar düzenli olarak faaliyetlerini sürdüren ve yıllık ürün kapasitesi

toplamı 12.800 ton olan Boğaziçi Rafinerisi, petrol miktarı üzerinde çıkan sorunlar ve bazı vergi meseleleri yüzünden kapatılmak zorunda kalınmıştır (Göksu, s.107).

Türkiye piyasasına ilk olarak petrol ve müştakatını getiren Neftsendikat, Standart Oil, Etual Romen (sonra Steaua Romana) ve The Asiatic Petroleum Company Ltd. (daha sonra Shell) şirketleridir. Bu şirketler İstanbul'a ve İzmir'e ithal ettikleri petrol müştakatında gümrük farkları dolayısıyla bazı mahalli tasfiye ameliyesine tevessül etmişlerdir. Mazot ve motorinin gümrük rayıcı 100 kg. da 1 TL, gazyağında ise 12 TL idi. Bu farktan istifade etmek isteyen petrol satış şirketleri ithal ettikleri motorini küçük imalathanelerde asit sülfürik ile çalkalamakta ve motorinden bu usul ile kolza yağı (gazyağı) elde etmekteydiler. 1931-1932 yıllarında İstanbul'da bu işli yapan on iki fabrika kurulmuştu. Bu işlerden hükümet büyük ölçüde gelir kaybına uğrayınca, imalathaneler kapatılmış ve MTA'nın kuracağı Tecrübe Rafinerisine kadar yalnız mamul halde petrol müştakatına izin verilmiştir (Özcan, s.31).

Raman Dağı petrolünün artırılması amacıyla Raman'da bir rafineri kurulmasına karar verilmişti. 1934 yılında kapatılan Boğaziçi Tasfiyehanesi, 1940 yılında metruk bir halde Umuryeri'nde durmakta iken; MTA tarafından 25.000 liraya satın alınarak, Haydarpaşa'dan petrol sondajlarının yapıldığı Diyarbakır'a taşınmıştı. Daha sonra bu tasfiyehane için 35.000 lira daha sarf edilmesiyle bu tasfiyehane MTA'ya 60.000 liraya mal olmuştu (Göksu, s.107). Maymune Boğazı'nda açılan 1 numaralı kuyudan petrol çıkarılınca, petrolün tecrübelerini yapmak üzere, burada günlük tasfiye kapasitesi 3 ton olan adına "Raman Tecrübe Tasfiyehanesi" denilen küçük bir rafineri kuruldu (Özcan, s.31; Neyzi, 1963:149-150). Çalışan rafinerinin olmadığı bu dönemde, rafineri kurabilecek yeterli altyapının olmaması yüzünden sürece öncülük edecek uzman veya uzmanların yurt dışından getirilmesi gerekmiştir. Bu amaçla Polonyalı mühendis Mankiyeviç ile birlikte Şemsi Ağar, Oğuz Avdan, Cemil Kaptan, Mustafa Cam gibi Türk mühendisler de rafineri kurulumunda yer almışlardır (Elmacı, s.191). 1942 yılında kurulduğunda 10 ton kapasitesi olan Raman Tecrübe Tasfiyehanesi, zamanla günde üç vardiya çalışarak 30 ton ham petrol kapasitesine ulaşılmıştır. 1945 yılına kadar hizmet gören bu rafineride günde 3 ton 600 kilo benzin, 5 ton 100 kilo gazyağı, 6 ton 600 kilo mazot ile 14 ton 440 kilo asfalt üretilmiştir (Acun, s.303).

Asitlemeler sonucunda Raman-8 ve Raman-9 kuyularındaki üretim oldukça artmış ve bu kuyulara yeni kuyularında ekleneceği hesaplandığında, Maymune'deki Raman Tecrübe Tasfiyehanesinin ihtiyaca cevap veremeyeceği anlaşılmıştır. İ Ruhi Berent ve ekibi, rafineri teknolojisinde önemli ülkeler olan ABD ve Almanya ile temasa geçmişler, fakat savaştan yeni çıktıklarını ifade eden bu ülkeler ellerindeki rafineri sistemlerinin kendilerine lazım olduğunu, ancak Türkiye'nin siparişini iki yıl sonra karşılayabileceklerini söylemişlerdi (Özcan, s.70). 8

ve 9 numaralı kuyulardan çıkarılan günlük 150 tonluk petrolün ancak 30 tonu rafine edilebilmekteydi. 120 tonu artan petrol hesaba alındığında iki yılda yaklaşık 87 bin küsur ton petrol işlenememekteydi. Memleketin akaryakıt ihtiyacının dövizle karşılandığı bu dönemde çıkarılan petrolün işlenememesi MTA çalışanlarının uykularını kaçırmaktaydı. Bu durum karşısında Genel Müdür İhsan Ruhi Berent, arkadaşlarını toplamış ve bu toplantıda memleketin sanayiinden ve mevcut imkânlarından faydalanmak suretiyle bir rafineri kurulmasına karar verilmiştir (Acun, s.207). 1945 yılında Diyarbakır MTA deposunda bulunan Boğaziçi Tasfiyehanesine ait geri kalan malzemelere yeni ilaveler ile birlikte 200.000 liraya bir pilot rafineri kurulmuştur (Göksu, s.107). Kuruluşunda Polonyalı mühendis Mankiyeviç'in büyük emekleri olan ilk pilot rafineri olma özelliğine sahip Batman Tecrübe Rafinerisi, önceleri günlük 50 ton ham petrol işleme kapasitesine sahip iken sonraları bu kapasite 200 tona çıkarılmıştır (Lokman, 1967:792).

7. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde petrol, ilki 1861 yılında çıkarılan maden nizamnameleri ile gündeme gelmiştir. Başlangıçta yabancılara verilen imtiyazlar vasıtası ile petrolün aranması ve çıkartılması hedeflenmişti. Sultan II. Abdülhamid Devrine kadar devlet adamlarının doğru bir maden politikası uyguladıkları söylenemez. Bu devirde ise Padişah özellikle Musul ve Bağdat petroleri konusunda araştırmalar yaptırmış ve petrol açısından oldukça zengin olan bu bölgeleri korumak için kendi özel mülkiyeti içerisine almıştır. Osmanlı Devleti'nin istenilen ölçüde sanayileşmeyi gerçekleştirememesi aslında önemli bir enerji kaynağı olan petrole istenilen önemin verilmesine engel olmuştur. XX. Yüzyılın başlarında kömür yerine petrole çalışan motorların yapımı, emperyalist ülkelerin ordularını güçlendirmek istemeleri, küresel şirketlerin mücadelelerine ülkelerin de katılması ile petrol ulusal bir sorun haline gelmiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında petrolün dünya ekonomisindeki önemi hayati boyutlara ulaşmıştı.

I. Dünya Savaşından büyük kayıplarla çıkılması ve ülkede gelir getirecek önemli kaynaklara ihtiyaç duyulması, Cumhuriyet Hükümetlerinin millî esaslara dayanan bir maden politikası izlemesini beraberinde getirmiştir. Hayata geçirilemeyen Chester Projesi, Türk tarafını aslında sadece petrol açısından ilgilendirmiyor, hatta demiryolu açısından belki de daha fazla ilgilendiriyordu. Cumhuriyet dönemine kadar, petrolün bulunması ve işletilmesine yönelik ufak çaplı çalışmalar yapılmışsa da, bu konuda asıl gelişme Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra yaşanmıştır. Bu dönemde petrol politikasının esasını, Türkiye'de petrolün aranması, çıkarılması ve rafine edilmesi oluşturmuştur. Devletin 1926 yılında çıkardığı 792 Sayılı Petrol Kanunu, Petrol Arama ve İşletme İdaresi'nin kurması gibi çalışmalar petrol

konusunda önemli bir politikanın sonucuydu. Bu iyi niyetli yasal düzenlemelere rağmen Cumhuriyetin ilk yıllarında yetişmiş personel eksikliği, sermaye yetersizliği ve teknolojik sıkıntılar yüzünden petrol konusunda yapılan çalışmalardan istenilen neticeler alınamamıştır.

1935 yılında MTA Enstitüsü'nün kurulmasından hemen sonra Türkiye'de yerli ve yabancı uzmanların özverili çalışmaları sonucunda öncelikli olarak Trakya, Güney Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgesi olmak üzere üç ana alanda araştırmalar başlatılmıştır. Nihayet bu araştırmalar 1940 yılında Raman bölgesinde kaliteli petrolün bulunması ile meyvelerini vermiştir. Bu bölgede kaliteli petrolün bulunması, Türkiye'nin petrol rezervinin iyi derecede olduğu tezini güçlendirmekle kalmamış aynı zamanda hem devlet ricalinin hem de halkın enerji konusunda moralini yükseltmiştir.

KAYNAKÇA

50. Yıldı Yurdumuzun Enerji ve Doğal Kaynakları. (1973). Komisyon, Ankara, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yayınları.
- Acar, Ç. Bülbül, S. vd. (2007). Petrol ve Doğalgaz, Ankara, ODTÜ Yayıncılık.
- Acar, N. (2013). Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbekyan'ın Rolü (1890-1928), *International Journal of Social Science*, 6 (4), 1-32.
- Akalın, U. S. ve Tüfekçi, S. (2014). Türkiye'nin Petrol Politikaları ve Enerji Özelleştirmelerine Bir Bakış, *İktisat Politikaları Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 51-66.
- Ana Britanica Genel Kültür Ansiklopedisi. (1988). Elektrik, C. 8,
- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış, *Kebikeç*, 11, 49-94.
- Ayhan, V. (2009). İmparatorluk Yolu: Ortadoğu ve Petrol, Bursa, Dora Yayıncılık.
- Başa, D. (2013). *Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Kahramanmaraş.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030.18.01.01 / 23.15.9.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi BCA, 030.18.1.33.3.17.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi BCA, 30.10.182.255.5.8-11.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi BCA, 30.18.2.36.40.20.
- Bostan, İ. (1990). Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları, *Coğrafya Araştırmaları*, I (2), Ayırbaşım, 129-135.
- Can, B. B. (2000). Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Can, B. B. (2001). Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal' Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi(1922-23), *Kebikeç*, 11, 165-204.
- Cumhuriyet gazetesi, 14 Ekim 1934.
- Cumhuriyet gazetesi, 2 Mayıs 1940.
- Cumhuriyetin 50. Yılında Petrol ve 1972 Faaliyetleri. (1973), PİGM No. 17, Ankara, MTA Enstitüsü Matbaası.
- Çakan, I. (1999). Türk Parlamento Tarihinde İkinci Meclis, İstanbul, Çağdaş Yayınları.
- Çark, F. (2016). *19. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Neft ve Petrol ve Üretim İmtiyazları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.
- Çıtak, E. ve Kılınç Pala, P. B. (2016), Yenilenebilir Enerjinin Enerji Güvenliğine Etkisi, *SDÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25, 79-102.
- Demir, A. (1982). Atatürk Döneminde Türkiye'de Enerji Politikaları, *Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri*, Ankara, A.Ü. SBF Basın ve Yayın Yüksek Okulu Basımevi.
- Demirbaş, L. (2002). *Türkiye'de Enerji Sektörü, Sektörün Problemleri, Avrupa Birliği ve Türkiye'de Enerji Politikaları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Isparta.
- Demirbilek, S. (2012). Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)", *ÇTTAD*, XII (24), 203-232.
- Demirer, M. A. (2010). Lozan'da Petrol Kavgası (Amerikalı Chester'ın Yapamadığını Atatürk'ün Çetinkaya'sı Yaptı), 1. Baskı, İstanbul, Toplumsal Dönüşüm Yayınları.
- Doğan, C. (1979). Petrol Meselemiz'in Dünü, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 3.
- Doğanay, H. (1991). Enerji Kaynakları, Erzurum, Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Durand, D. (1966). Milletlerarası Petrol Politikası, Çev. Ahmet Angın, İstanbul, Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi Yayınları.

- Earle, E. M. (1972). Bağdat Demiryolu Savaşı, I. Baskı, İstanbul, Milliyet Yayınları.
- Ediger, V. Ş. (2007). Enerji Ekonomi-Politigi Perspektifinden Osmanlı'da Neft ve Petrol, Ankara, ODTÜ Yayıncılık.
- Egeran, N. (1949). Raman Petrolü, *Maden Tetkik ve Arama Dergisi*, 39, 7-9.
- Eldem, V. (1994). Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi, Ankara, TTK Basımevi.
- Elmacı, İ. (2013). *Cumhuriyet Dönemi Teknoloji Tarihi (İlaç, Petrol Kimyevi Gübre Teknolojileri)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Felsefe (Bilim Tarihi) Anabilim Dalı, Ankara.
- Erdem, E. (2016). Sanayi Devriminin Ardından Osmanlı sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zaafiyetleri, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 48, Temmuz-Aralık, 17-44.
- Evliya Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî. (2000). Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, IV. Kitap, İstanbul, YKY.
- Göksu, E. (1966). Türkiye'de Petrol, İstanbul, Kağıt ve Basım İşleri A.Ş.
- Gümüş, Ö. ve Altan, Y. (1995), Petrolün Tarihçesi ve Türkiye'de Açılan Petrol Kuyuları, Ankara, Petrol İşleri Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Haykır, Y. ve Demir, Ö. (2017). 6326 Sayılı Petrol Kanunu ve Demokrat Parti Dönemi Petrol Politikası, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi (SUTAD)*, 41, 251-269.
- Hiçşaşmaz, M. (1957). Türkiye'de Elektrik Enerjisi, *AÜSBFD*, 12 (3), 1-25.
- İsmayilov, R. (2006). *Türkiye'nin Petrol Politikası*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Siyaset ve Sosyal Bilimler Dalı, Ankara.
- Karadağ, R. (2008). Petrol Fırtınası, 1. Baskı, İstanbul, Truva Yayınları.
- Karal, E. Z. (1983a). Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907), C. VIII, Ankara, TTK Basımevi.
- Karal, E. Z. (1983b). Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri (1861-1876), C. VII, 3. Baskı, Ankara, TTK Basımevi.
- Kartın, C. (2015). İngiliz Arşiv Belgeleri Işığında II. Abdülhamid'in Mirası (1920-1921), *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 13, 69-99.
- Kepenek, Y. (1987). Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi, 4. Baskı, Ankara, Teori Yayınları.
- Keskin, Ö. (2011). Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906), *OTAM*, 29, Mart, 125-147.
- Kılavuz, N. (2012). Chester Demir Yolu Projesi, *Journal of Life Sciences*, 1(1), 1035-1045.
- Kocaoğlu, M. (1996). Petrol-Strateji, İstanbul, Harp Akademileri Basım Evi.
- Kökyay, F. (2008). *1923'ten Günümüze Türkiye Cumhuriyeti'nin Petrol Yatırım Politikaları*, (Basılmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Kürkçüoğlu, Ö. (2006). Mondros'tan Musul'a Türk-İngiliz İlişkileri, Ankara, İmaj Yayınevi.
- Lokman, K. (1929). Beynelmilel Petrol Mücadelesi-II Bir İki Söz, *Türk Yurdu*, S. 21-22/215-216, C. 3-23, Türk Ocakları Merkez Heyeti Matbaası, 14-23.
- Lokman, K. (1933). Türkiye'de Petrol Madenleri, Ankara, Hâkimiyet-i Milliye Matbaası.
- Lokman, K. (1940). Ramandağ Petrolü, *Maden Tetkik ve Arama Dergisi*, 20, 306-311.
- Lokman, K. (1946). Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi, *Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası*, 35, 95-101.
- Lokman, K. (1958). Memleketimizde Petrol Araştırmaları, *Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni*, 6(2), 91-114.
- Lokman, K. (1967). Türkiye'de Petrol Rafinerileri, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, Ayyıldız Matbaası Anonim Şirketi.
- Lokman, K. (1969). Türkiye'de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler, *MTA Dergisi*, 72, 219-246.
- Mosley, L. (1976). Petrol Savaşı, Çev: Halil İnal, İstanbul, E Yayınları.

- Musul Kerkük İle İlgili Arşiv Belgeleri (1525-1919). (1993). Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.
- Nauşebeva, A. (1999). *Azerbaycan ve Kazakistan Petrolleri ve Bölgesel Politikaya Etkileri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.
- Neyzi, N. H. (1963). *Türkiye Petrol Sanayii*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Yayınları, Sermet Matbaası.
- Niyazi A. (1949). *Dünya Petrol Tarihi ve Türk Petrolü*, İstanbul, Şaka Matbaası.
- Ökçün, A. G. (1969). *XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları, Yavuz Abadan'a Armağan*, Ankara, AÜSBF Yayınları, Sevinç Matbaası.
- Özcan, H. E. (2006). *Fotoğraflarla Ulusal Petrol 1929-1954*, Ankara, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Arama Daire Başkanlığı Arşiv ve Tarih Yayınları-1, Poyraz Ofset.
- Özer, H. (2014). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Milli Tüccar Oluşturma Çabalarında İş Bankası'nın Rolü, *AÜSBFD*, 69(2), 351-377.
- Özer, S. (2010). Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansımaları, *HistoryStudies*, Ortadoğu Özel Sayısı, C. 2, 287-299.
- Öztürk, K. (1968). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları*, Baha Matbaası, İstanbul, Ak Yayınları.
- Özüçetin, Y. Altay, E. (2013). Demiryolu İnşası Fikri Ve Sahibinin Adıyla İfade Edilen Bir Proje: Chester Projesi, *The International Journal Of Social Science (JASSS)*, 6(1) Ocak, 1193-1232.
- Resmî gazete, Kanun No: 792, 6 Nisan 1926.
- Resmî gazete, Kanun No: 1499, Temmuz 1929.
- Resmî gazete, Kanun No: 2189, 27 Mayıs 1933.
- Resmî gazete, Kanun No: 2804, 22 Haziran 1935.
- Resmî gazete, 18 Şubat 1941.
- Sırım, V. (2017). Sultan II. Abdülmamid'in Petrol Politikası, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(12), 125-132.
- Sükan Yavuz, B. (1993-2003). Fransız Arşiv Belgeleri Işığında Chester Demiryolu Projesi, *Atatürk Yolu*, 6(24), 527-561.
- Sükan Yavuz, B. (2003). 1922 Yılında Orta Doğu'da Uluslararası Petrol Rekabeti, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, S. 12.
- Tanoğlu, A. (1971). *Enerji Kaynakları*, 4. Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Taşman, C. E. (1936a). Mürefte'de Petrol Aramaları, *Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası*, 3, Temmuz, 17-22.
- Taşman, C. E. (1936b). Van Gölü Civarında Korzot Petrolü, *Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası*, 5(5), 41-42.
- Taşman, C. E. (1938). Petrol Aramaları, 1923'den Evvel ve Sonra, *Maden Tetkik ve Arama Dergisi*, 13, 69-72.
- Taşman, C. E. (1945). Trakya ve Petrol, *Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası*, 34(34), 336-342.
- Taşman, C. E. (1946). Harbolit Kömürlü Bir Asfalt, *MTA Dergisi*, C. 35, 50-51.
- Taşman, C. E. (1949a). Petrolün Tarihi, *MTA Dergisi*, 39(39), 9-13.
- Taşman, C. E. (1949b). Petrolün Türkiye'de Tarihi, *Maden Tetkik Arama Dergisi*, 39(39), 14-22.
- TBMM Tutanak Dergisi. (1948). VIII. Dönem, C. 13, TBMM Basımevi, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi. (1933). IV. Dönem, C. 15, TBMM Matbaası, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi. (1935). V. Dönem, C. 4, TBMM Matbaası, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi. (1937). V. Dönem, C. 20, TBMM Matbaası, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi. (1961). I. Dönem, C. 28, TBMM Matbaası, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi. II. Dönem, C. 23, TBMM Matbaası, Ankara.

- Tezel, Y. S. (1970). Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı, *AÜSBFD*, 25(4), Aralık, 287-318.
- Tezel, Y. S. (2015). Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Tozduman Terzi, A. (2014). Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi (1876-1909), İstanbul, Timaş Yayınları.
- TPAO. (2004). İlk Elli Yıl, Ankara, İmaj İç ve Dış Tic. Anonim Şirketi.
- Uluğbay, H. (1995). İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik, Ankara, Turkish Daily News Yayınları.
- Ulus gazetesi, 25 Nisan 1940.
- Ulus gazetesi, 4 Mart 1948.
- Üçgül, İ. Elibüyük, U. (2017). Yenilenebilir Enerji Kaynakları ve Enerji Jeopolitiği, *Teknoloji ve Sosyal Bilimler Dergisi (Anka e-Dergi)*, 2(1), Kasım, 26-33.
- Yazıcı, N. (2007). *Petrol Çerçevesinde Musul Sorunu (1926-1955)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Yergin, D. (2007). Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü, 4. Baskı, Çev: Kamuran Tuncay, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,
- Yurtoğlu, N. (2017). Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Petrol Arama Politikaları (1923-1950), *Akademik Bakış*, 10(20), 145-168.
- Yücel, F. B. (1994). Enerji Ekonomisi, I. Baskı, Ankara, Akay Ofset Matbaacılık.