

**Mehmed Gökhan POLATOĞLU**

Dr. | PhD.  
ORCID: 0000-0002-3310-408X  
gokhanpolatoglu@hotmail.com

## Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)

### Öz

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'nin güvenliğini ve kalkınmasını sağlamak için ulaştırma alanında özellikle demiryoluna büyük bir önem verildi. Bu maksatla öncelikle yabancıların elindeki demiryolu şirket ve hatları millileştirildi. Ardından kurumsal yapıda düzenlemelere gidildi ve binlerce kilometre demiryolu hattı inşa edildi. Bu süreç İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına kadar devam etti. Ancak savaşın sona ermesinin ardından çalışmalar yavaşladı ve durma noktasına geldi. Bunda Türkiye'nin iki kutuplu bir dünya düzeninde Sovyet Rusya'ya karşı Batıyla özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'yle yakınlaşmasının belirleyici bir rolü oldu. ABD ile ilişkilerin gelişmesine bağlı olarak, Türkiye'de 1930'lu yılların başından 1940'ların sona kadar uygulanan devletçilik politikası yerini dışa açık liberal bir ekonomik düzene bırakacaktı. 1950'de iktidara gelen Demokrat Parti (1950-1960) ile uygulamaya konulan dışa açık liberal ekonomik sistem, ulaşırmada da yeni bir sürecin başlangıcını beraberinde getirdi. Türkiye'de ulaştırma sektöründe karayolunun ön plana çıktığı 1950-1960 yılları arasında ülkenin en ücra kesimlerine ulaşımı sağlayan ve demiryoluna kıyasla inşa ve işletme maliyeti düşük olan karayolu inşasına ağırlık verildi. Böylece on yıllık süre sonunda karayolu ağına 14.462 km ilave edildi. İnşa edilen demiryolu hattı ise 224 km ile sınırlı kaldı. Bu çalışma ile Türkiye'nin ulaşım sisteminde köklü bir değişimin yaşandığı 1950-1960 döneminde ulaşım politikasındaki uygulamaların demiryolu inşasına etkileri, iç ve dış faktörler ekseninde ele alınarak incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Türkiye, ABD, Demokrat Parti, Ulaştırma, Demiryolu.

## Railway Policy During the Period of Democratic Party (1950-1960)

### Abstract

In the early years of the Republic of Turkey to ensure the security and development, the great importance was especially given to the railway in the field of transport. For this purpose, the railway companies and lines owned by foreigners were nationalized first. Later, regulations were made in the institutional structure and thousands of kilometers of railway lines were built. This process continued until the end of the Second World War. However, after the war had ended, work slowed down and came to a standstill. In this case, in bipolar world order Turkey had a decisive role in the rapprochement to the West, especially the United States against Soviet Russia. Depending on the development of relations with the United States, instead of the statist policy implemented from the beginning of the 1930's until late 1940, it would leave open a liberal economic order in Turkey. The open liberal economic system put into practice with the Democratic Party (1950-1960), which came to power in 1950, brought the beginning of a new process in transportation. In Turkey, it was given importance to the construction of the highway, which came to the fore, providing transportation to the remotest parts of the country between the years 1950-1960 in the transport sector when compared the railway construction to operating costs and the construction of the highway which were very low. Thus, at the end of the ten-year period, 14,462 km was added to the highway network. The railway line built was limited to 224 km. In this study, on the axis of internal and external factor, it was considered and examined the effects of applications in transportation policies to the construction of railway in Turkey's transportation system that was experiencing a fundamental change in the period 1950-1960

**Keywords:** Turkey, USA, Democratic Party, Transportation, Railroads.

## Giriş

Demiryolu, büyük ölçekli nakliyatı uzun mesafelere daha emniyetli ve düşük maliyetle taşımak için kullanılan bir ulaşım ağıdır. Demiryolunun ilk kullanımı İngiltere’de 1630 yılında “Tramways” adlı araçlar ile gerçekleştirildi. Avrupa’da XVIII. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen Sanayi Devrimi sonucu buharın makinede kullanımı lokomotiflerin ortaya çıkmasında etkili oldu. İlk lokomotif, İngiliz Mühendis Richard Trevithick tarafından 1804’te yapıldı (Karabulut, 1997: 163-164). Sanayileşmeyle birlikte uluslararası pazarların genişlemesi, ulaşımında zaman, mesafe, hacim ve ağırlık koşullarının önem kazanmasına neden oldu. XIX. yüzyıla gelindiğinde ise geleneksel üretim, tüketim ve dağıtım koşullarında değişimler yaşanmaya başlamıştı. Ham ve mamul madde talebi açık pazar imkânlarını ve nakliyat hizmetlerini arttırmıştır. Bu durum demiryollarının gelişmesine zemin hazırladı (Öztürk, 2016: 721). İlk demiryolu hattı 1825’te İngiltere’de inşa edildi. Ardından 1832’de Fransa’da ve 1835’te Almanya’da ilk trenler taşımacılıkta kullanılmaya başladı (Çadircı, 2013: 300). Demiryolu ulaşımının yaygınlaşması 1850’den itibaren hız kazandı (Karabulut, 1997: 165).

Avrupa’da bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti’nde de demiryolu üzerine çalışmalar yapılacaktı. Bu maksatla 1856 tarihli Islahat Fermanı ile ülkede yatırım yapma ve mülk edinme hakkı kazanan Avrupalı sermayedarlar, ulaşım sektöründe demiryolları üzerine yatırıma ağırlık vermeye başladılar ve müteşebbisler 1856’dan itibaren demiryolu inşa ve işletme imtiyazı için Bâb-ı Âli’ye müracaat ettiler (Öztürk, 2016: 723-725). İlk demiryolu imtiyazı 23 Eylül 1856’da verilen 130 km’lik İzmir-Aydın demiryolu hattı idi (URL, 1). 1866’ya kadar yaklaşık 450 km uzunluğunda; Çernavoda-Köstence, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba ve Varna-Ruşçuk (Öztürk, 2016: 723-725), 1860-1870 yılları arasında İzmir-Soma ve Manisa-Afyon, 1871-1873 döneminde İstanbul-Edirne ve İstanbul-Derince, 1886’da Mersin-Adana, 1892-1895 sürecinde Derince-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Afyon, 1912’de Konya-Adana-Halep-Karkamış ve 1917’de Karkamış-Nusaybin demiryolu hatları inşa edildi (Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, 1983: 42). Osmanlı Devleti Dönemi’nde demiryolu sektöründe yabancı yatırımcılar hâkim idi. Öyle ki ülkedeki 5.453 km’lik hattın 3.920 km’si imtiyazlı şirketler ve 1.533 km’si devlet tarafından inşa edilmişti. Demiryollarına aktarılan sermayeye bakıldığında; %41.6’sı Almanya’ya, %34.3’ü Fransa’ya, %14.1’i İngiltere’ye ve %10’u devlete aitti (Zarakolu, 1950: 575).

Cumhuriyet Dönemi’nde izlenen demiryolu politikası ise ülkenin dışarı ile bağlantısı olmayan yerlerini; idarî, askerî, iktisadî, sosyal ve kültürel bakımdan güçlendirmek ve demiryollarını devlet eliyle işletmek üzerine kurulmuştu (Zarakolu, 1950: 586). Türkiye’de 1923 yılı itibarıyla 1.378 km’lik Anadolu-Bağdat, 703 km’lik İzmir-Kasaba, Rumeli’de 693 km’lik Şark Hattı, 610 km’lik İzmir-Aydın, 426 km’lik Fevzipaşa-Nusaybin, 140 km’lik Adana-Fevzipaşa ve 68 km’lik Mersin-Adana olmak üzere toplamda 4.018 km uzunluğunda demiryolu hattı<sup>1</sup> vardı (Karabulut, 1997: 166). Türkiye’deki demiryolları işletmeciliğinin ve hatlarının devletleştirilmesi maksadıyla 24 Mayıs 1924’te 506 Sayılı, Anadolu Demiryollarının Mübâ’yasına ve Müdiriyyet-i Umûmiyyesinin Teşkilât ve Vezâifine Dâir Kanun yayımlandı ve Nafia Vekâleti’ne bağlı bir Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyyet-i Umumiyesi kuruldu (T.C. Resmî Gazete, S.71, 24 Mayıs 1924: 1). Demiryollarının inşa ve işletilmesinin bir arada yürütülmesi için 31 Mayıs 1927’de 1047 Sayılı, Devlet Demiryolları ve Limanları İdareyi Umûmiyyesinin Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun kabul edilerek, Devlet Demiryolları ve Limanları Umumiyesi teşkil edildi (T.C. Resmî Gazete, S.598, 31 Mayıs 1927: 2525). Kurumun adı da 1931’de Devlet Demiryolları ve Limanları

<sup>1</sup> Cumhuriyet Dönemi öncesinde demiryollarının yaklaşık %70’i Ankara-Konya hattının batısında inşa edilirken, 1923’ten sonra %78.6’sı Ankara-Konya hattının doğu tarafında tesis edildi. 1935-1945 yılları arasında ise bu hatların birbirleriyle olan bağlantısının kurulması için çalışmalara başlandı. Böylece; Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon, Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeşgediği-Afyon, İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeşgediği-Adana-Narlı-Malatya-Çetinkaya uzun mesafe hatları birleştirildi (Programlı Kalkınma Projeleri, 2006: 25).

İşletme Umum Müdürlüğü olarak değiştirildi (T.C. Resmî Gazete, S.1813, 3 Haziran 1931: 513). Demiryolu ulaşımı üzerine yapılan bu kanunî düzenlemeler aynı zamanda millî bir ulaştırma politikası kapsamında mevcut hatlar üzerinde devlet kontrolünü ve ülke güvenliğini sağlamanın temel noktalarından birini teşkil etmekteydi. Bu konu üzerine Mustafa Kemal Paşa 14 Şubat 1931'deki konuşmasında: “Demiryolu, memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır” (On Beşinci Yıl Kitabı, 1938: 246) ifadeleriyle de ulaşım sistemi içinde demiryollarının ülke güvenliği bakımından önemine dikkat çekmekteydi.

Hükümet, mevcut eski hatlar dışında öncelikle başkent Ankara'yı ülkenin her bir köşesine bağlayacak yeni hatlar inşa etmek için bir planlama yaptı. Buna göre Doğu bölgesini Orta Anadolu'ya ve batıya bağlayacak; Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan, Malatya-Yolçatı-Elazığ-Genç ana hatları, Afyon-Karakuyu, Fevzipaşa-Malatya, Boğazköprü-Kardeşgediği iltisak hatları ve Orta Anadolu'yu limanlara bağlayacak; Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak hatları inşa edilecekti (Temizgüney, 2008: 28). Bu kapsamda Türkiye'de demiryollarının devlet tarafından inşasına 1 Mart 1924'te başlandı. 29 Mayıs 1927'de Ankara-Kayseri, 30 Ağustos 1930'da Ankara-Sivas, 23 Nisan 1931'de Fevzipaşa-Malatya, 23 Nisan 1932'de Kütahya-Balıkesir, 15 Aralık 1932'de Samsun-Sivas, 26 Mart 1936'da Afyon-Karakuyu ve Bozanönü-Isparta, 19 Kasım 1936'da Filyos-Çatalağzı, 1 Temmuz 1937'de Fevzipaşa-Meydanekbez, 16 Ağustos 1937'de Hekimhan-Çetinkaya, 1 Ekim 1937'de Çatalağzı-Zonguldak, 20 Ekim 1937'de Çetinkaya-Divriği, 15 Ağustos 1938'de Divriği-İliç ve 29 Ekim 1938'de İliç-Erzincan demiryolu hattı işletmeye açıldı. 1 Ocak 1928'de Anadolu Demiryolları, 5 Ocak 1929'de Mersin-Adana, 27 Nisan 1933'te Adana-Fevzipaşa ve 1 Ocak 1937'de Şark Demiryolları, kanuni düzenlemeler sonucu yabancı şirketlerden satın alınarak millileştirildi (On Beşinci Yıl Kitabı, 1938: IX-XV). İkinci Dünya Savaşı sürecinde (1939-1945) demiryolu inşasına devam edildi. Bu dönemde 1939'da Erzincan-Erzurum, 1940'da Diyarbakır-Bismil, 1941'de Hadımköy-Kurukavak, 1942'de Bismil-Sinan, 1943'te Sinan-Batman, 1944'te Batman-Kurtalan, Malatya, Tavşanlı-Tunçbilek ve 1945'te Zonguldak-Kozlu demiryolu hatları inşa edildi (URL, 2). İkinci Dünya Savaşı döneminde inşa edilen demiryolları genel olarak askerî ve iktisadî ihtiyaçları karşılamak amacıyla stratejik yerlerde kurulmuştur.

Ülkedeki demiryolu hattı miktarı zaman içinde yük ve yolcu taşımacılığında yetersiz kaldı. Öyle ki 1938'de 1 km hat üzerine 164.444 yolcu ve 196.188 ton yük düşerken, 1946'ya gelindiğinde bu rakam 371.570 kişiye ve 344.909 tona yükseldi. Ayrıca 1939-1944 döneminde demiryolu taşımacılığında tren seferi %35 artarken, yolcu ve eşya tonajı %100'ün üzerine çıktı (Zarakolu, 1950: 582-588). Bu durum yeni demiryolu hatlarının inşasının veya farklı ulaştırma imkânlarının devreye alınmasının nedenlerinin birini teşkil edecektir. Bu aşamada dünya siyasetinde yaşanan gelişmeler, Türkiye'nin izleyeceği ulaştırma politikasının şekillenmesinde etkili olacaktır. Nitekim İkinci Dünya Savaşı'nda Sovyet Rusya'nın politik yaklaşımı Türkiye'nin Batı bloku ile daha yakın ilişkiler kurmasına neden olmuş ve siyasî yaklaşım iktisadî sonuçları beraberinde getirmiştir. Türkiye'nin ABD ile ilişkilerinin gelişmesine bağlı olarak Marshall yardımlarından<sup>2</sup> yararlanma koşulları arasında karayolu ulaşımına ağırlık verilmesi gerektiği şartı öne sürülmüştür (Uz, 2001: 234). Ardından benzin ve otomobil lastiği üzerindeki vesika usulü kaldırılarak, ABD'nin teşviki ve desteği ile şose inşaatına önem verilmeye başlanmıştır (Zarakolu, 1950: 588).

Türkiye'de 1923-1950 döneminde imtiyazlı hatların devletleştirildiği ve iç pazar bütünlüğünü sağlamaya yönelik demiryolu ağırlıklı bir ulaşım sistemi mevcutken, 1950 yılından itibaren düşük maliyet ve hızlı ulaşım imkânı sunması nedeniyle demiryolu-karayolu rekabeti yaşanmaya başlayacaktır (Karabulut, 1997: 168). Finansal destekle hızlanan inşa faaliyetleri sonucu

<sup>2</sup> Marshall yardımları, ABD Dışişleri Bakanı George Marshall'ın Avrupa'nın ekonomik kalkınması üzerine hazırladığı Marshall Planı kapsamında yer almaktaydı. Türkiye'nin de bulunduğu on altı Avrupa ülkesi 1947-1951 yılları arasında Marshall yardımlarından faydalanmıştı (Sander, 2013: 259-160).

karayolu uzunluğu 1950'de 1.700 km iken 1955'te 3.500 km'ye ulaşmıştır. Buna karşın 1950-1960 sürecinde 224 km demiryolu hattı inşa edilmiş ve toplamda hat uzunluğu 7.895 km'ye yükselmiştir (Kepenek ve Yentürk, 2004: 117).

### 1- Türkiye'de 1920-1960 Sürecinde Demiryolu İnşası Üzerine Yapılan Çalışmalar

Türkiye'de 1920'li yıllardan itibaren demiryolu inşası belirli dönemler dâhilinde yürütülmüştür. Bu doğrultuda 1920-1926 sürecinde genel olarak eski hatlar yenilenmiştir. 1927-1932 döneminde yaklaşık 2.000 km'lik üç ile beş yıllık demiryolu planları hazırlanmıştır. Teknik yardım ve kredi desteği için İsveç-Danimarka grubu, Alman Julius Berger firması, Belçikalı Soci t  Industrielle des Travaux şirketi ile mukaveleler imzalanmıştır. Toplamda 485.000.000 lira kaynak ile 3.560 km demiryolu hattı inşa edilmiştir. İnşa edilen yeni demiryollarının yanı sıra imtiyazlı özel şirketlerin işlettiği hatlardan; Anadolu Demiryolu Hattı bünyesindeki Haydarpaşa-Eskişehir-Konya ile Eskişehir-Ankara ve Mersin-Yenice demiryolu 1928'de, Samsun-Çarşamba kısmı 1929'da, Mudanya-Bursa hattı 1931'de, İzmir-Kasaba kesimi 1934'te, İzmir-Aydın bölümü 1935'te, Edirne-İstanbul kısmı 1937'de uzun vadeli borçlanma ile satın alınarak devletleştirilmiştir (Zarakolu, 1950: 579-586).

Türkiye'de demiryolu sektörüne yönelik yatırımlar 1920'lerden 1940'ların ortalarına kadar kesintisiz devam etmiştir. Demiryolu taşımacılığında sefer, yolcu ve yük miktarının artmasına karşın, değişen ulaştırma politikaları ile birlikte 1940'lı yılların sonu itibariyle ulaştırma sektöründe karayolu taşımacılığı ön plana çıkacaktır. Bu doğrultuda 1 Aralık 1947'de ABD Federal Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H.E. Hilts başkanlığındaki dokuz kişilik bir uzman heyet ile ABD Şose ve Yollar Planlaştırma Genel Müdür Yardımcısı M. Willams'ın başkanlığındaki beş kişilik bir heyet 1947'de (Özdemir, 2006: 132) on iki kişilik bir heyet ise 1948'de Türkiye'ye gelmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 115.83.4). Heyetler, Bayındırlık Bakanlığı yetkilileri ile ülkenin belirli bölgelerinde incelemelerde bulunarak, karayolu üzerine plan ve programlar hazırlamıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde Türkiye'de demiryolundan ziyade karayoluna ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Özdemir, 2006: 136).

ABD yardım çevrelerinin de etki ve önerisi ile ulaşım ağında karayoluna ağırlık verilmesi, dönemin temel politikalarından biri olmuştur. Karayolları kamu girişimciliği yöntemi ve dış teknik yardımlar çerçevesinde gelişim kaydedecektir (Kepenek ve Yentürk, 2004: 116-117). Bakanlar Kurulu tarafından 8 Ağustos 1948'de uygulamaya geçen ve 1948-1957 dönemini kapsayan Türkiye Dokuz Yıllık Karayolu Programı ile 22.548 km devlet yolu yapımı ile 18.000 km yolun asfaltlanması planlanmıştır. Dokuz yıl için toplam kaynak miktarı 2.168.427.359 liradır (Programlı Kalkınma Projeleri, 2006: 27). Demiryolu yatırımının yavaşladığı bu süreçte 11 Şubat 1950'de kabul edilen 5539 Sayılı, Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun ile Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. (T.C. Resmî Gazete, S.7434, 16 Şubat 1950: 17775) Böylece bu kamu kuruluşu ile ulaşım sisteminde karayoluna verilen önem ortaya konulmuştur

Türkiye'de 14 Mayıs 1950 genel seçimleri sonucu Demokrat Parti'nin iktidara gelmesi ile birlikte ulaştırma alanında da yeni bir döneme geçildi ve demiryolunun yerini ağırlıklı olarak karayoluna bırakacağı bir politika izlenmeye başlandı. Yetkililer demiryolu inşasını azaltan nedenler arasında şunları ileri sürmekteydi. Ülke arazisi arızalı bir yapıya sahip olup, hat, köprü ve tünel inşasında zorluklar ile karşılaşılmaktaydı. 1 km hattın inşa bedeli düz ovada 50.000 liraya ve arızalı yerlerde 200.000 liraya mal olmaktaydı. Kamu sermayesi bu maliyeti karşılayacak seviyede değildi. Ülkede şehir ve köyler dağınık vaziyette olduğu için iç turizm ve ticaret oldukça sınırlı düzeyde ve nüfus hareketliliği yavaş idi. Aynı zamanda tarım ve hayvancılık ile sanayi mamullerinin dağıtımı genel olarak belirli bölgelerle sınırlı olarak yürütülmekteydi. Tüm bu nedenler demiryolu inşasını yolcu ve yük bakımından teşvik etmemekteydi (Cillov, 1962: 366).

Başbakan Adnan Menderes 22 Mayıs 1950’da kurulan 19. hükümet programı üzerine söz alarak izlenecek ulaştırma politikası hakkında şu beyanda bulundu:

... Umumi Bütçeden köy sandıklarına kadar Devlet masraflarının mütemadiyen artırılması yanında bir de Devlet İktisadi Teşekküllerinin ve her türlü gümrük duvarları ve türlü imtiyazlar himayesinde verimsiz çalışmaları ve mamullerini pahalıya mal edip pahalıya satmaları memleketi ayrıca tazyik eden mühim bir yük teşkil edegelmiştir. Devlet imalatçılığı gibi Devlet nakliyeciliği de bu memlekete çok pahalıya mal olmaktadır. Devlet Demiryollarının, akaryakıt fiyatlarının maksat tahtında çok yüksek tutulmasına ve yolsuzluğa rağmen şimdiden motorlu nakil vasıtalarıyla rekabet edemez hale gelmiş olmasının manası budur... Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvelâ ziraat ve millî ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki faaliyetleri memlekette iktisadi ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 1, 29 Mayıs 1950: 25-29).

Başbakan Adnan Menderes’in ifadelerinde anlaşılacağı üzere hükümet programı kapsamında demiryolu inşa faaliyetleri ağırlıklı olarak ekonomik gerekçeler öne sürülerek ulaştırma sistemi içerisinde ikinci planda kendisine yer bulacak ve karayolu yapımına ağırlık verilecektir. Buna karşın Demokrat Parti döneminde mevcut hatların modernizasyonu ve taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesi amacıyla çalışmalar yürütülecektir. Bu doğrultuda Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek 11 Haziran 1951’de verdiği beyanatta; Ankara’daki motor atölyesinin genişletileceğini, on altı motorlu trenin sipariş edildiğini, elişer tonluk kırk vagonun alınacağını ve Marshall yardımından depo hususunda faydalanmak için bir kalkınma programının hayata geçeceğini açıklamıştır (Yurtoğlu, 2017: 197). Bunlar arasında Marshall yardımları da bulunmaktadır.

**Tablo 1.** Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletme Müdürlüğü’ne tahsis edilmek üzere Marshall yardımları kapsamında 1952-1953 döneminde olmak üzere toplam 200.000 dolar malzeme yardımı yapıldı. Bunların çeşidi ve değeri ise şöyledir:

Malzeme	Değeri (Dolar)
324 Ekskavatör	91.495.74
321 Mobil vinç	46.865.54
323 Mağaza traktörü istif makinesi	22.211.27
325 Manavara traktörü	5.819.33
326 Treyler	5.604.12
328 Treyler	15.460
327 Buldozer	7.600
322 Treyler	4.944

Kaynak: (Türkiyede Marşal Plânı 1/1/1955 - 31/3/1955, 1955: 17).

TBMM’de 22 Temmuz 1953’te kabul edilen 6186 Sayılı, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu ile merkezi Ankara’da bulunan, Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı 2.500.000.000 lira sermayeli ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adı altında faaliyetlerini sürdürecektir “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” kuruldu. İktisadî Devlet Teşekkülü haline gelen kurum; devletin kendisine tahsis ettiği demiryollarını işletecek, liman ve demiryollarını ıslah edecek ve yenileyecek, yolcuların ihtiyacını karşılayacak çeşitli sosyal tesisler ile depolar, acente ve temsilcilikler açacaktı (T.C. Resmî Gazete, S.8470, 29 Temmuz 1953: 6841-6842). Böylece demiryolu taşımacılığında özellikle kurumsal yapı ve işleyiş üzerine düzenlemelerde bulunulurken, karayolu taşımacılığında inşa faaliyetlerine yönelik çalışmalar yürütülecek ve önemli miktarda kaynak tahsis edilecekti (Türkiye Nasıl İlerliyor 1950-1957, 1957: 61). Karayolu çalışmaları için 1950 yılı bütçesinden %3.6’lık bir pay ayrılırken, bu oran 1957’de %10.75’e kadar çıktı (Programlı Kalkınma Projeleri, 2006: 27). Karayolu inşası için ise 1923-1949

yılları arasında 221.939.833 lira yatırım harcaması yapılmışken, 1950-1958 döneminde 2.364.839.000 lira kaynak aktarıldı (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 75.474.11).

Sonuç itibariyle karayolu inşaatının ağırlıklı olduğu 1950-1960 döneminde 224 km demiryolu hattı döşenmiş, (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 297). 1950'ye gelindiğinde ise 7.671 km uzunluğunda bir hat uzunluğuna ulaşılmıştır (Karabulut, 1997: 168). Buna karşın 1950'de karayolu uzunluğu 47.080 km iken, 1960 yılına gelindiğinde 61.542 km'yi bulmuştur (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 294). Türkiye'nin karayolu ulaşımında hızlı bir gelişim kaydetmesi üzerine ABD Otomobil Endüstrisi Emniyet Tesisi Başkanı Mr. Pyke Johnson şu açıklamalarda bulunmuştur:

Amerika'da yol işlerini başından beri takip etmiş bir kimse sıfatıyla şunu söyleyebilirim ki, yol dâvasına başladığınızdan beri büyük terakkiler kaydetmiş bulunuyorsunuz. Şunu da açıkça itiraf etmek gerekir ki, bu müddet zarfında Türkiye'de belli başlı nüfus merkezleriyle şehir ve kasabalar birbirine bağlanmış ve dâvanın başlangıcında bulunulmasına rağmen büyük başarılar elde edilmiştir... Şimdi münakale, yollar sayesinde daha süratle yapılmakta ve daha ucuza mal olmaktadır (Aydın Tarihi, S.237, 1-31 Ağustos 1953: 23).

## 2- Demokrat Parti'nin Demiryolu Politikası

İktidara gelmesi durumunda yapılacaklar üzerine hazırlanan Demokrat Parti'nin 1946 tarihli Parti Programı'nın 79. Maddesi'nde: “Demiryollarımızın inşasına devam olunmalıdır. Demir yollarımızı besleyecek kara yolları ile limanlar, depo ve antrepoların, birbirlerini tamamlayıcı surette yapılmalarını ulaştırma sistemimizin içinde görüyoruz” (Demokrat Parti Programı 1946, 1946: 23) şeklinde kaydedilen ifadelerle demiryolu ulaşımının, önemli bağlantı sistemleriyle birlikte ele alıp değerlendirileceğine vurgu yapılmaktaydı. Demokrat Parti'nin 14 Mayıs 1950 genel seçimleri sonucu iktidara gelmesinin ardından 22 Mayıs 1950'de kurulan 19. Hükümet<sup>3</sup> Programı'nda Başbakan Adnan Menderes: “Ulaştırmada motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nispetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız” (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 1, 29 Mayıs 1950: 29) söyleminde bulunurken, 9 Mart 1951'de kurulan 20. Hükümet Programı'nda: “Karayollarımızı kifayetli bir şekle sokmak zaruretini duyuyoruz. Kara, deniz ve demiryollarından mürekkep münakale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kani bulunuyoruz” ifadelerini kullanmıştır (Kırbaşı, 1973: 110-111).

Hükümetin demiryolu politikası karşısında dönemin milletvekilleri de farklı yaklaşımlarda bulunmuştur. Bunlardan Van Milletvekili Ferit Melen, karayolunun demiryoluna tercih edilmesine karşı çıkarak kanaatlerini şu cümlelerle beyan etmiştir:

Bakanlar bu sefer demiryollarının artık demode olduğunu, bunun yerine karayolu yapmayı tercih ettiklerini beyan ettiler. Bu hakikaten üzerinde durulacak bir meseledir, ihtisasım dışındadır, demode midir değil midir? Bu epey zamandan beri münakaşa edilen bir mevzudur. Fakat görüşüme göre katı olarak halledilmiş bir mesele de değildir. Avrupa'da, Garp memleketlerinde ana şebekeler ikmal edilmiştir. Buralarda demiryolu yapılmıyor. Fakat hiç birisi de ana yollarını sökmüş değildir. Demiryolları bizde o kadar azdır ki, bunu düşünecek hale henüz gelmedik. Biz daha ana şebekemizin dörtte, birini, beşte birini ikmal etmemiş durumdayız. Onları bir tarafa bırakalım. Hiç olmazsa hudutlarımız istikametine giden yollarımızı, hudutlarımıza kadar, ulaştırmak zaruretindeyiz. Biz otomobil sanayiine malik bir memleket değiliz. Kâfi miktarda petrol kaynaklarına da sahip değiliz. Bu itibarla

<sup>3</sup> 19. Hükümet, I. Menderes Hükümeti olarak da adlandırılmaktadır. 22 Mayıs 1950-9 Mart 1951 yılları arasında görev yapmıştır (Dağlı ve Aktürk, 1988: 153).

daha ziyade yerli maddeler yakan vasıtalara ihtiyacımız vardır. Kömür yakan vasıtayı tercih zorundayız (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 13, 28 Şubat 1952: 1209).

Kars Milletvekili Mehmet Bahadır ise demiryolu inşasının coğrafi ve mali etkenler göz önünde bulundurulmadan değerlendirilmemesi gerektiğini vurgulayarak, Kars'ta ağırlıklı olarak hayvancılıkla uğraşıldığını, kışın ağır geçmesi nedeniyle ulaşımın zorlukla sağlandığını, şehrin kalkınmasının demiryoluna bağlı olduğunu, bu maksatla Horasan-Sarıkamış demiryolu ile 74 km'lik dar bir hattın Kars'a uzatılması gerektiğini belirtmiştir. Buna karşın Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu 1 km demiryolunun 500.000 liraya, 1 km devlet yolu standardında yani geniş, meyilleri az ve virajları rahat bir yolun ise 30-40.000 liraya mal olduğunu belirterek, 1 km demiryolu bedeliyle 15 km karayolu inşa edilebileceğini ve bu nedenle bütün dünyanın karayolunu demiryoluna tercih ettiğini söylemiştir. Bu verilere dayanarak Horasan-Sarıkamış yoluna sarf edilecek 45.000.000 lira ile yaklaşık 1.500 km devlet yolu standardında karayolu inşa edileceğini, bunun yanı sıra Erzurum-Kars istikametinde ıslah edilmesi gereken karayolunun bulunduğunu, tüm bunlar dikkate alındığında Horasan-Sarıkamış demiryolunun Kars'ın imarı ve kalkınması açısından birinci derecede rol oynayan bir mevzu olmadığını, 74 km'lik bu dar hattın normal hatta çevrilmesi için 40.000.000 liranın üzerinde bir kaynak gerektiğini ve bu meblağ ile devlet yolu standardında bir karayolu şebekesi kurma imkânının olduğunu açıklamıştır (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 13, 28 Şubat 1952: 1207-1208).

Konya Milletvekili Himmet Ölçmen'in mevcut demiryollarının durumu hakkında verdiği beyanata göre bir hattın ömrü 30-35 yıl iken, ülkede 40-50 yılı bulan hatlar mevcuttu. Ülkedeki 7.200 km'lik demiryolu; amme hizmeti olarak askerî nakliyatın bedelsiz yapılması ve talebelerin ucuz tarife tabii tutulması gibi benzer hizmetlerin sunulması nedeniyle oldukça sık kullanılmıştı. Bu durum hatların yıpranmasına neden olmuştu. Bütçe Komisyonu adına konuşan Kırklareli Milletvekili Şefik Bakay ise yeni iktidarın başarılarından birisinin de geçmiş iktidar zamanında kötü idare edilen ve iflâsa doğru sürüklenen Devlet Demiryolları İdaresi'nin kısa bir zamanda gerçekleştirilen ıslahat çalışmaları olduğunu belirtti (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 13, 28 Şubat 1952: 1166).

Şefik Bey, Demokrat Parti'nin ilk yıllarında demiryolu hizmetleri için aldıkları önlem ve yaptıkları uygulamaları şu verilerle açıklamaktaydı: Devlet Demiryolları İdaresi'nin 1951 yılı bütçesi işletme giderleri 169.585.212 lira ve yatırım bedeli 68.228.000 lira olmak üzere toplamda 237.813.000 lira idi. 1952 yılı bütçesinde ise Devlet Demiryolları İdaresi'nin işletme giderlerinde 1951 yılında demiryollarında yaşanan trafik artışına karşın 9.727.449 lira bir tasarruf sağlandı. 1951'de gereksiz görülen iki işletme merkezi lağvedildi. Genel Müdürlük teşkilâtında birçok servisler bir araya toplandı. Bilançosu daimî surette zararlı kapanan Trabzon-İran transit yolu işletmesi rantabl bir şekle konuldu. İdarenin okul pansiyonları bir merkezde teşkilatlandırıldı. Okullardaki öğretim işleri Millî Eğitim Bakanlığı'na devredildi. Atölyelerde uygulanan imalat mühendisliği sayesinde lokomotif ve vagon tamir randımanı arttırıldı ve bürolarda yapılan yeniden yapılanma ile 1952 yılı kadrolarında 1951'e oranla 1.145 personel tasarrufu sağlandı. Yol bakım işlerinde yeni yöntemler uygulanarak iş gücü azaltıldı. Kazan suyu tasfiye edilerek, kömür tüketimi ve kazan tamirati büyük ölçüde düşürüldü. Ücretsiz seyahat uygulamasına son verildi. Ayrıca devlet ileri gelenlerine bedelsiz tahsis edilen beyaz tren, pilot tren ve servis vagonları 14 Mayıs 1950 tarihinden itibaren kaldırıldı (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 13, 28 Şubat 1952: 1166).

**Tablo 2.** Türkiye'de 1940-1959 yılları arasında demiryollarındaki vasıta sayısındaki değişim miktarı:

Yıl	1940	1950	1959
Lokomotif	684	999	984
Yolcu Vagonu	922	1.238	1.317
Kapalı Yük Vagonu	6.155	8.108	8.954
Açık Yük Vagonu	4.504	5.945	6.511

Kaynak: (Cillov, 1962: 365).

Tablo 2’de görüldüğü üzere farklı çeşitteki demiryolu vasıtalarındaki artış miktarı yaklaşık on yıllık periyotlar dâhilinde ele alındığında 1940-1950 dönemindeki artış ile 1950-1959 sürecindeki artış arasında dikkat çekici fark olduğu anlaşılmaktadır. Bu veriler, Demokrat Parti Dönemi’nde demiryolu hat inşasının azalmasına bağlı olarak vasıta sayısında da sınırlı artışın meydana geldiğini göstermektedir.

Demokrat Parti Hükümeti diğer ulaştırma kuruluşlarında olduğu gibi demiryolu sisteminde de kurumsal bir düzenleme yoluna gitti. Bu kapsamda kurulduğu 1927’den beri, merkezi devlet sistemi ile idare edilen Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü, daha serbest ve piyasa şartlarına uyum sağlayabilen bir yapıya kavuşturulması için bir İktisadi Devlet Teşekkülü olarak yapılandırıldı ve 1953’te “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşleme Müdürlüğü” ismi altında faaliyetlerine devam etti. Bununla birlikte yapımı ve işletilmesi devlet tarafından yürütülen tek sektör olma özelliği taşıyan demiryolu ulaşımında, TCDD İşletme Müdürlüğü’ne yalnızca işletme hakkı tanınmış ve demiryolu yapımı ise Bayındırlık Bakanlığı’na verilmişti (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 296-297).

TCDD İşletme Müdürlüğü 1950’li yılların ortalarından itibaren demiryollarında modernizasyona ve hizmet kalitesini yükseltmeye yönelik çalışmalar yürüttü. Bu kapsamda %99’u taş kömürü ve %1’i motorinle işleyen maliyeti yüksek trenler yerine elektrikli trenlere dönüşüm sürecine başlandı. İstanbul-Halkalı hattının elektrifikasyon işlemleri tamamlandı. Sivas ve Eskişehir demiryolu fabrikalarının modernizasyonu yapılarak genişletildi. Böylece her türlü tamir, vagon, çelik konstrüksiyon ve makas gibi imalat işleri büyük ölçüde yurt içinde yapıldı (Yurtoğlu, 2017: 198). Sivas Demiryolu Fabrikası’nda açık tip ilk yük vagonu 14 Şubat 1953’te ve kapalı tip ilk yük vagonu ise 16 Nisan 1953’te yapılarak işletmeye alındı (Türk Ansiklopedisi, XIII, 1966: 11). Motorlu trenlerin sayısı artırıldı. Buharlı lokomotiflerin bir bölümü dizeller ile değiştirildi ve otoray miktarı iki katına çıkarıldı (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 297). Demiryolu teşkilatlanmasındaki yapısal dönüşüm sonrası gerçekleştirilen tüm bu çalışmalara karşın demiryolu inşa faaliyetlerinde önemli bir ilerleme kaydedilememiştir. Demokrat Parti İktidarının sonunda ülkedeki demiryolu ulaşım sistemindeki gelinen aşama aşağıdaki tablodaki gibidir.

**Tablo 3.** Cumhuriyet’in ilk yıllarından Demokrat Parti iktidarının son dönemine kadar demiryolu ulaşım sektöründeki rakamsal veriler şöyleydi:

Yıl	1923	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Demiryolu Uzunluğu	3.756	3.957	5.639	6.639	7.381	7.515	7.671	7.802	7.895
Lokomotif Adedi	-	-	-	-	684	-	999	998	983
Vagon Adedi	-	-	-	-	13.147	-	16.751	19.009	19.413
Taşınan Yolcu	1.919	3.685	5.453	11.565	30.326	29.179	53.130	61.966	96.798
Taşınan Yük (bin ton)	313	791	1.973	3.099	6.585	4.876	8.681	12.981	14.248

Kaynak: (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 327).

Tablo 3’ten de anlaşılacağı üzere demiryolu inşası 1923-1940 sürecinde 3.625 km ile yaklaşık iki kat artmıştır. 1950-1960 yılları arasında on altıda birine dek gelen 224 km demiryolu hattı yapılmıştır. Hat inşasındaki bu keskin düşüşe bağlı olarak 1950’den 1960’a gelene kadar lokomotif ve vagon sayısında bir azalma meydana gelmiştir. Ancak taşınan yolcu ve yük miktarında artış yaşanmıştır.

Demokrat Parti’nin iktidarda bulunduğu 1950-1960 yılları arasında Türkiye’nin ulaşım sisteminde, temelden bir değişim süreci meydana gelmiştir. On yıllık süre zarfında ulaştırma faaliyetinin Gayri Safı Milli Hasıla’daki artış oranı %40 idi. Ulaşım sektöründe en büyük yatırım payı ise karayollarına ayrılmıştır. Buna karşın demiryollarına ve özellikle de yeni hat inşasına



yatırım oldukça sınırlı kalmıştır (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, 1980: 293-294). Ancak Demokrat Parti iktidarının ilk yıllarında demiryolu ulaşımında bir takım iyileştirmeler de yapılmıştır. Bu kapsamda 1950-1953 yılları arasında demiryollarının faaliyet hacmi genişletilmiştir. Personel maaşı ve ikramiye miktarı yükseltilmiştir. On altı motorlu tren seferlere dâhil edilmiştir. Yirmi yeni motorlu tren sipariş edilmiştir. Süratli ve konforlu seferler düzenlenmeye başlamıştır. Yolcu ve yük seferleri arttırılmıştır (DP 1954 Kalkınan Türkiye, 1954: 39). Böylece 1950-1954 yılları arasında yolcu sayısında %17 ve yük miktarında %30 oranında bir yükseliş kaydedilmiştir (Arslan, 2015: 36).

Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın TBMM'de verdiği beyanata göre demiryolu faaliyetleri kapsamında 1950-1954 yılları arasında yeni hat inşa, eski hat modernizasyonu ile araç ve teçhizat yenileme işleri için 187.000.000 lira kaynak tahsis edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, Cilt 2, 1 Kasım 1954: 11). Türkiye, 1960'lara gelindiğinde 8.000 km<sup>2</sup>'ye yaklaşan demiryolu ağı ile gelişmiş ülkelerin oldukça gerisinde kalmıştır. Ülkede 1.000 km<sup>2</sup>'ye 10 km demiryolu hattı düşerken, bu miktar İngiltere'de 130 km, Fransa'da 75 km, İtalya'da 72 km, ABD'de 46 km ve Yunanistan'da 13 km idi. Aynı şekilde ülkede 10.000 kişiye 2.8 km demiryolu hattı düşerken, bu miktar ABD'de 23 km, Fransa'da 9.7 km, İngiltere'de 6.4 km, İtalya'da 4.6 km ve Yunanistan'da 3.5 km idi (Cillov, 1962: 365).

### 3- Demokrat Parti Dönemi'nde Demiryolu İnşa Faaliyetleri

Demokrat Parti Dönemi'nde yeni demiryolu hatlarının yanı sıra 1950 yılı öncesi inşasına başlanan hatların yapım çalışmalarına da kısmen devam edildi. Bu kapsamda Kayseri-Irmak arasındaki zayıf hattın takviyesi için ABD'den 300 km'lik ray, köprü malzemesi ve diğer teçhizatlar alındı. Malzemeler, 1950'de Türkiye'ye ulaştırıldı. Çalışmalar sonucu Irmak-Kayseri hattının ancak 5 km'lik kısmı 1950'de tamamlanabildi (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 5, 27 Kasım 1951: 1049). Bu hattan çıkarılan raylar, eskiyen Afyon-Konya hattına döşendi (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 83.523.8). Önceki yıllarda kurulan ve kurulmuş olan resmî demiryolu şirketleri üzerinden yatırım ve gelişim programı uygulandı. Türk demiryolu sektörünün dışa bağımlılıktan kurtarılması ve daha modern araçlarla donatılması amacıyla 1951'de Adapazarı'nda yılda 1.200 adet yük ve 600 adet yolcu vagonu üretim kapasitesine sahip bir vagon tamir atölyesi<sup>4</sup> faaliyete geçti (Koday ve Karakuzulu, 2001: 265). Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne 1951 yılı bütçesinden tahsis edilen 1.500.000 lira ile Batı Anadolu'da eskiyen ve tamir gerektiren demir köprülerin ıslahı için çalışmalar başlatıldı. Malzeme alımı için yurt dışından 1952 yılında 1.000.000 lira değerinde siparişte bulunuldu (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 83.523.8).

Kendinden önceki dönemde inşasına başlanan ve Demokrat Parti Dönemi'nde inşası tamamlanan demiryollarından Narlı-Gaziantep-Karkamış hattının inşasına Narlı İstasyonu'nda 4 Mayıs 1946'da Bayındırlık Bakanı Sırrı Day'ın temel atmasıyla başlanmıştır. Hattın 30-60 km'lik ikinci kısım ihalesi ise 3.200.000 lira bedelle 10 Haziran 1946'da yapıldı (Aydın Tarihi, S.151, Haziran 1946: 3). 31 Mayıs 1949'da kabul edilen 5413 Sayılı, Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkındaki 4643 Sayılı Kanuna Ek Kanun ile Maraş ve Gaziantep şube hatlarının inşası için verilen 20.000.000 lira, Maraş-Narlı-Gaziantep-Karkamış hatları inşaatına harcanmak üzere 65.000.000 liraya çıkarıldı (TBMM Kanunlar Dergisi, Cilt 31, 1949: 741). Bu kanunlara bağlı olarak inşasına başlanan Narlı-Gaziantep-Karkamış hattı için 505.800 lira bedelle balast ve ray döşeme işinin emaneten yapımı Bakanlar Kurulu tarafından 28 Kasım 1951'de kararlaştırıldı (CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 127.86.20). Narlı-Gaziantep-Karkamış hattı için 8.122 ton ray ve 16.071 ton demir traversin pazarlıkla satın alınması

<sup>4</sup> Atölyede, PTT'nin siparişi üzerine 1961 yılında ilk yerli vagon üretimi gerçekleştirildi (Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 Demiryolu Araçları Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007: 2-3).

18 Eylül 1952 tarihindeki Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edildi (CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 130.69.7).

Narlı-Gaziantep demiryolu 26 Ekim 1953'te işletmeye açıldı. Hat, 85 km uzunluğunda olup 33.000 liraya mal oldu (Aşgın, 2000: 225). Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu açılış merasimindeki konuşmasında duygu ve temennilerini şu cümlelerle ifade etti:

Üzerine bastığımız şu istasyon sahasından birkaç sene sonrasının Gaziantep'ini seyrediyorum. Fabrika bacaları ile küçük sanayi ile nadide ziraat mahsulleriyle kültür merkezleriyle uyanık ve dinamik halkıyla turistik kabiliyetiyle 150.000 nüfuslu bir cenup güneşi parlıyor. Bugün Gaziantep'e giren demiryolu buradan Nizip'e ve Birecik'e uğrayarak Karkamış'ta cenup demiryollarımıza ulaştırılacak ve bu suretle cenup demiryollarında yabancı bir memlekette boş yere kat edilen 165 km'lik mesafe bertaraf edilecektir (Ayın Tarihi, S.239, Ekim 1953: 40).

Narlı-Gaziantep demiryolu dışında Demokrat Parti döneminde inşa edilen bir diğer uzun mesafeli hat ise Elazığ-Van demiryolu idi. Yapımına 17 Kasım 1940'de Elazığ'da tertip edilen törenle başlanan (Kardaş, 2019: 2369) hat, Murat Vadisi boyunca uzanıp Elazığ-Genç ve Muş ovalarından geçerek Van Gölü kıyısından Tuğ Köyü'ne ulaştırılacaktı (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2). Elazığ-Van Hattı'nın Elazığ-Genç arası inşaatı için yaklaşık 80.000.000 lira harcandı (Elazığ-Genç-Muş Demiryolunun İşletmeye Açılışı 1955, Nafia Vekâleti, 1955). Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu Genç-Muş hattının 1953 yılı içinde tamamlanacağını belirtti (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 18, 3 Aralık 1952: 43).

**Tablo 4.** Elazığ-Genç-Muş Demiryolu Hattı inşa çalışması türü ve rakamsal veriler:

Yapılan İş	İşin Türü	Miktarı (m <sup>3</sup> )
Toprak işleri	Hafriyat	4.918.265
Kuru ve harçlı tahkimat	Kâgir	78.804
Köprü	Kâgir ve beton	102.579
Tünel	Tünel hafriyatı	425.377
Tünel	Kâgir ve beton	163.251
Bina	Kâgir ve beton	4.000
Bina	Betonarme	4.200

Kaynak: (Elazığ-Genç-Muş Demiryolunun İşletmeye Açılışı 1955, Nafia Vekâleti, 1955).

Elazığ-Van demiryolu hattının 239 km'lik Elazığ-Muş kısmı 1955 tarihi itibariyle faaliyete alındı (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2). Bu hattın açılmasının ardından İran sınırı doğru inşa edilecek yeni demiryolu hattı için uluslararası siyasî yapı ve demiryolu uzman raporları dikkate alınarak güzergâh Muş-Tatvan ve Van Gölü üzerinden Van-Kotur olarak belirlendi (Kardaş, 2019: 2375). 99 km'lik Muş-Tatvan kesiminin yapımına 1956'dan itibaren başlanacaktı. Van-İran hudut kısmının inşası ile hattın geneli tamamlanacaktı. Hat dâhilinde Murat Nehri üzerinde inşa edilen 120 m'lik demir köprü ise bu alanda Türkiye'nin en uzun demiryolu köprüsü özelliğini taşımaktaydı (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2).

Elazığ-Van demiryolu hattının Genç-Muş kısmının tamamlanmasıyla birlikte İskenderun Limanı hinterlandının kapsamı genişlemiş ve doğu bölgesinin yer altı ve üstü kaynaklarının değerlendirilmesi imkânı elde edilmiş oldu (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.29). Demokrat Parti Dönemi'nde inşa edilen Genç-Muş ve Narlı-Gaziantep-Karkamış gibi uzun mesafeli hatlar dışında kısa ve orta mesafeli yeni hatların inşasına da başlandı. Bunlar arasında 74 km'lik Horasan-Sarıkamış, 46 km'lik Hasankale-Horasan, 24 km'lik Cebeci-Ankara-Gazi-Sincanköy, 21 km'lik Gebze-Pendik, 14 km'lik Ereğli-Çataldere-Armutçuk ve 7 km'lik Küçükçekmece-Soğuksu demiryolu hatları yer almaktaydı (Türkiye Nasıl İlerliyor 1950-1957, 1957: 73).

Türkiye’de 1950-1960 döneminde sınırlı ölçüde demiryolu inşası dışında mevcut hatlar üzerine de bir takım çalışmalarda ve düzenlemelerde bulunulmuştur. 1950’lerden itibaren demiryolu yapımının durma noktasına geldiği ve bazı hatların raylarının sökülmeğe başlandığı bir süreç yaşanmıştır. Bunlar arasında Mudanya-Bursa ile Ilıca-Palamutluk hatları da yer almaktaydı (Durak, 2003: 66-67). Hususi ve yabancı şirketler tarafından 1892’de işletme imtiyazı alınan ve 31 Aralık 1930’a kadar işletilen Mudanya-Bursa hattı, ABD’li uzmanların incelemeleri sonucu 32 km’lik bir asfalt yolun yapılması sonrası amme hizmeti ve işletmecilik bakımından karayolu ile rekabet edemeyeceği ve kapatılmasının daha uygun olacağı belirtildi (TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 24, 10 Temmuz 1953).

Mudanya-Bursa<sup>5</sup> ve Ilıca İskele-Palamutluk Demiryolu İşletmesinin kaldırılması ve hatların tasfiyesi üzerine 10 Temmuz 1953’te 6135 Sayılı Kanun kabul edildi. Böylece Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan ve 30 Mayıs 1931’de millileştirilen Mudanya-Bursa ile 22 Ekim 1941’de satın alınan Ilıca İskele-Palamutluk demiryolu hatları işletmeden kaldırıldı. Bu kanun doğrultusunda hatlar, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından sökülecekti. Hatlara ait arazi, bina, tesisat ve müstemilât gibi gayrimenkul mallar, teçhizat, malzeme ve menkul mallar tasfiye edilerek satışa çıkarılacak veya İdare’nin başka mahallerdeki işlerinde kullanılacaktı (T.C. Resmî Gazete, S.8458, 15 Temmuz 1953: 6710). Bu bağlamda Mudanya-Bursa demiryolu hattının İşletme Binası ise 22 Ağustos 1958’de Mudanya Belediyesi tarafından TCDD’den satın alındı. 1963’e kadar Mudanya Kaymakamlığı lojmanı olarak kullanıldı. Bina aynı yıl Millî Eğitim Bakanlığı’na devredilerek, Kız Sanat Okulu’na kiralandı (Vural vd., 2006: 105).

### Sonuç

İngiltere’de XVIII. yüzyılda Sanayi Devrimi’nin bir sonucu olarak ortaya çıkan demiryolu ulaşımı, ham maddeye ve pazara erişimi kolaylaştırması ile kitlesel iletişimi ve gelişimi hızlandırması bakımından zamanla oldukça önemli bir yere sahip olmuştur. Ulaşım sektörüne yeni ve etkili bir alternatif olarak dâhil edilen demiryolu sistemi XIX. yüzyıldan itibaren Avrupa’nın büyük ülkelerinde de kullanılacaktır. Bu durumdan Osmanlı Devleti de etkilenmiş ve ülke içindeki demiryolu inşa süreci Osmanlı Devleti’nin son dönemlerine kadar devam etmiştir. Ancak Türkiye’de demiryolunun ulaştırma sektöründe yerini alması ise XIX. yüzyılda yabancı sermayenin girişimleri sonucu başlamıştır. Demiryolu inşa süreci Osmanlı Devleti’nin son dönemlerine kadar devam etmiştir. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte durma noktasına gelen çalışmalar Cumhuriyet Dönemi ile birlikte yeniden başlamıştır. Her alanda tam bağımsızlık ilkesi doğrultusunda demiryolu ulaşımında da bir millileştirme politikası izlenmiş, bu kapsamda yabancıların elindeki demiryolu hatları satın alınarak kamulaştırılmıştır. Osmanlı Dönemi’nden miras kalan mevcut hatlar dışında, ülkenin belli başlı yerlerini birbirine bağlayacak bir demiryolu ağı kurulmuştur. Özellikle 1924-1945 yılları arasında binlerce kilometre demiryolu hattı inşa edilmiş, ancak İkinci Dünya Savaşı sürecinde dünya genelinde yaşanan siyasi, askeri ve iktisadi gelişmeler ulaştırma sektörünü de derinden etkilemiştir. Bu durum, demiryoluna olan talebin azalmasını ve karayolunun ön plana çıkmasını beraberinde getirmiştir. İzlenen politikaların bunda etkisi büyük olmuştur.

Ekonomide 1930’lardan itibaren uygulanan devletçilik politikasının 1940’ların sonunda yerini dışa açık liberal bir ekonomik düzene bırakması, demiryolu taşımacılığını da olumsuz yönde etkiledi. Böylece Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren ulaştırma sistemi demiryoluna göre yapılandırılmış olan ülkede, 1940’ların sonlarına doğru değişen koşullara göre ulaştırmada da yeni bir düzene geçildi. Bunda ulaşım ağını geliştirerek farklı seçenekler oluşturmak, zamandan ve

<sup>5</sup> Mudanya-Bursa demiryolu hattının tesviyesine 26 Nisan 1873’te ve ray döşemesine Nisan 1874’te başlandı. Ancak, maddi ve teknik nedenlerden dolayı inşasına ara verildi. Onarım, inşa ve işletme imtiyazı Şubat 1891’de Belçikalı George Nagelmakers’e verildi. 41 km 780 m’lik hat 18 Haziran 1892’de işletmeye açıldı (Durak, 2003: 73-75).

maliyetten tasarruf etmek, ticari ve sınai faaliyetleri arttırarak kalkınmayı ülke geneline yaymak, sosyal ve kültürel etkileşimi hızlandırmak gibi faktörlerin de etkisi vardır. Demiryolunun ulaşım sektöründeki ağırlığının oldukça azaldığı bir süreçte karayolu inşası için ABD ile irtibat sağlandı ve 1947-1948 yılları arasında Amerikalı uzmanlardan oluşan heyetler Türkiye'ye gelmeye başladı. Bayındırlık Bakanlığı yetkilileri ile ülkenin belli başlı yerlerinde araştırmalarda bulunarak, plan ve programlar hazırladı. Çalışmalar sonucu Türkiye'nin coğrafi ve iktisadî koşulları dikkate alınarak, demiryolu yerine karayoluna ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşıldı.

Türkiye'de Demokrat Parti iktidarı ile ekonomik yapıda dışa açık liberal bir ekonomik düzene geçilmişti. Yeni hükümetin ulaştırma ile ilgili politikası gereğince karayoluna önem verileceği üzerinde durulmuştu. Bu karara karşı bazı milletvekilleri farklı görüşler ileri sürmüşlerdi. Bir kısmı ülkenin alt yapısının buna uygun olmadığını belirtirken, diğer bir kısmı mevcut şartlara uygun olarak hareket edilmesinin en doğru seçim olacağını ifade etmişti. Ortak karar ise demiryolunun dönemin koşullarına uygun olmadığı yönünde oldu ve çalışmalar buna göre yürütülmeye başladı.

Demokrat Parti Dönemi'nde demiryolu taşımacılığında kısmi inşaa faaliyetleri dışında ağırlıklı olarak mevcut kurumsal yapının ve ulaştırma sisteminin iyileştirilmesine yönelik bir planlama yapıldı. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından yapısal iyileştirmelere gidildi. Merkezi devlet sistemi ile idare edilen Kurum, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi adını aldı ve İktisadî Devlet Teşekkülü olarak yeniden yapılandırıldı. Personel maaş ve ikramiye oranı yükseltildi. Yenileme faaliyetleri kapsamında araç ve gereçlerinin modernizasyonu üzerine çalışma yürütüldü ve ulaşım ağı yeni cihazlarla donatılmaya başladı. Demiryolu taşımacılığı ve ulaşım hizmetleri üzerine fabrikalar açıldı. Buralarda yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmak için vagonlar üretildi. Yurt dışından sipariş edilen dizel ve elektrikli lokomotifler hatlarda kullanılmaya başladı. Yapılan iyileştirmeler neticesinde süratli ve konforlu seferler düzenlenmeye başladı. Aynı zamanda ek sefer sayısı arttırıldı. Böylece yolcu ve yük taşımacılığında artış sağlandı. İşletme yükünün ve ömrünün yavaşladığı gerekçesiyle mevcut hatların bir kısmı söküldü. Bayındırlık Bakanlığı'nın girişimleriyle Sovyet Rusya, İran, Irak ve Suriye sınır hatlar ile kesintisiz ulaşımı sağlayacak demiryolu inşaa faaliyetlerine girişildi. Bu maksatla; Hasankale-Horasan-Sarıkamış, Elazığ-Muş-Van, Narlı-Gaziantep-Karkamış demiryolu hatlarının yapımına başlandı. Sonuç olarak Demokrat Parti'nin on yıllık iktidarındaki çalışmalar neticesinde; karayolu uzunluğu 47.080 km'den 61.542 km'ye, demiryolu uzunluğu ise 7.671 km'den 7.895 km'ye yükseldi. Bu durumda 14.462 km'lik karayolu yapımına karşın 224 km demiryolu hattı döşendi. Bu sayısal verilerden de anlaşılacağı üzere karayolu inşası, demiryoluna göre yaklaşık %51'lik bir artış kaydetti. Ulaşım sektöründe karayolu inşasına ağırlık verilmesine karşın demiryollarına olan rağbet düşmedi. 1950'den 1960'lara gelinceye kadar yük ve yolcu taşımacılığında artış kaydedildi.

### Kaynakça

AKANDERE, Osman (1998). *Millî Şef Dönemi: Çok Partili Hayata Geçişte Rol Oynayan İç ve Dış Tesirler*, İstanbul: İz Yayıncılık.

ARSLAN, Mesut (2015). *Demiryolu Taşımacılığında İstihdam Politikaları ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Örneği*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

AŞGIN, Sait (2000). *Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

CİLLOV, Haluk (1962). *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Sermet Matbaası.

*Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978* (1980), İstanbul: Akbank.

*Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme* (1983), Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı.

ÇADIRCI, Musa (2013). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

DAĞLI, Nuran ve Belma AKTÜRK (1988). *Hükümet ve Programları 1920-1960, I*, Ankara: TBMM. Basımevi.

*DP 1954 Kalkınan Türkiye* (1954), Ankara: Desen Matbaası.

*Demokrat Parti Programı 1946* (1946), Ankara.

*Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 Demiryolu Araçları Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu* (2007), Ankara: TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

DURAK, Selen (2003). Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu’da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.

*Elazığ-Genç-Muş Demiryolunun İşletmeye Açılışı 1955* (1955), Ankara: Nafia Vekâleti.

HANÇERLİOĞLU, Orhan (1972). *Ekonomi Sözlüğü*, İstanbul: Remzi Kitapevi Yayınları.

KARABULUT, Yalçın (1997). “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6: 163-187.

KARDAŞ, Abdulaziz (2019). “Bir Karış Fazla Şimendifer Elazığ-Muş Demiryolu’nun Yapım Süreci”, *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 6(4): 2360-2382.

KEPENEK, Yakup ve Nurhan YENTÜRK (2004). *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Remzi Kitapevi.

KIRBAŞLI, Faik (1973). *1920-1972 Döneminde Kalkınmada Öncelikli Yörelere İlişkin Hükümet Politikaları*, Ankara: TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

KODAY, Salih ve Zerrin KARAKUZULU (2001). “Türkiye Vagon Sanayii AŞ. (TÜVASAŞ)”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 5: 251-280.

*On Beşinci Yıl Kitabı* (1938), İstanbul: Cumhuriyet Matbaası.

ÖZDEMİR, Nuray (2006). *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

ÖZTÜRK, Cemil (2016). “Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi: Bir İktisadî Millileşme Girişimi (1871-1888)”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*, II: 721-731.

Programlı Kalkınma Projeleri (2006). “1923-1940 Dönemi Demiryolları”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 442-443: 24-29.

SANDER, Oral (2013). *Siyasi Tarih 1918-1994*, İstanbul: İmge Kitabevi.

TEKELİ, İlhan ve Selim İLKİN (1974). *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

TEMİZGÜNEY, Firdes (2008). Erzurum’a Demiryolunun Gelişi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Erzurum.

TOROS, Hüsamettin (1966). *Türkiye Vilâyetleri-Sanayi-Turizm Ansiklopedisi*, İstanbul.

*Türk Ansiklopedisi*, XIII (1966), Ankara: Millî Eğitim Basımevi.

*Türkiye Nasıl İlerliyor 1950-1957* (1957), Ankara: Basın-Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü.

*Türkiyede Marşal Plânı 1/1/1955 - 31/3/1955* (1955), Ankara: Devlet Matbaası.

*Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu-II* (2016), Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.

UZ, İdil (2001). “Türkiye ve İngiltere’de Demiryollarının Özelleştirilmesi Süreci”, *Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 9(2): 231-269.

VURAL, Tülin; DOSTOĞLU, Neslihan ve Özgür EDİZ (2006). “Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası için Yeniden Kullanım Önerisi: Mudanya’da Sosyal ve Kültürel Merkez”, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 11(2): 103-110.

YURTOĞLU, Nadir (2017). *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri (1950-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

ZARAKOLU, Avni (1950). “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(3): 573-589.

### **Arşiv Belgeleri**

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA)

CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 127.86.20.

CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 130.69.7.

CCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer No: 115.83.4.

CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.

CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 83.523.8.

CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 75.474.11.

### **Resmî Yayınlar**

Ayın Tarihi, S.151, Haziran 1946.

Ayın Tarihi, S.237, 1-31 Ağustos 1953.

Ayın Tarihi, S.239, Ekim 1953.

TBMM Kanunlar Dergisi, Cilt 31, Ankara, 1949.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 1, 29 Mayıs 1950.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 6, 30 Mart 1951.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 5, 27 Kasım 1951.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 13, 28 Şubat 1952.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 18, 3 Aralık 1952.

TBMM Tutanak Dergisi, Cilt 24, 10 Temmuz 1953.

TBMM Zabıt Ceridesi, Cilt 2, 1 Kasım 1954.

T.C. Resmî Gazete, S.71, 24 Mayıs 1924.

T.C. Resmî Gazete, S.598, 31 Mayıs 1927.

T.C. Resmî Gazete, S.1813, 3 Haziran 1931.

T.C. Resmî Gazete, S.7434, 16 Şubat 1950.

T.C. Resmî Gazete, S.8458, 15 Temmuz 1953.

T.C. Resmî Gazete, S.8470, 29 Temmuz 1953.

T.C. Resmî Gazete, S.10233, 22 Haziran 1959.

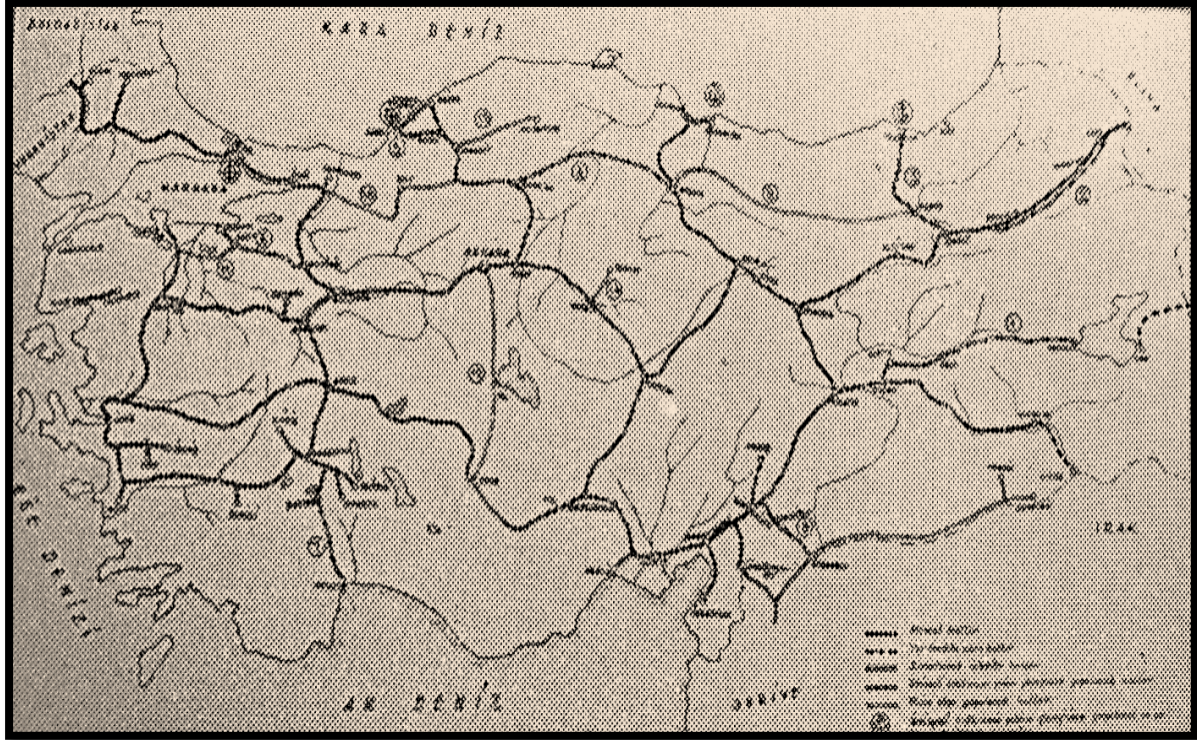
### **Online Kaynaklar**

URL, 1: <http://www.tcdd.gov.tr/content/e-kitap#162.%20YIL/6-7> Erişim Tarihi: 08.10.2019

URL, 2: <https://www.tcdd.gov.tr/content/31> Erişim Tarihi: 25.05.2020

**Ekler:**

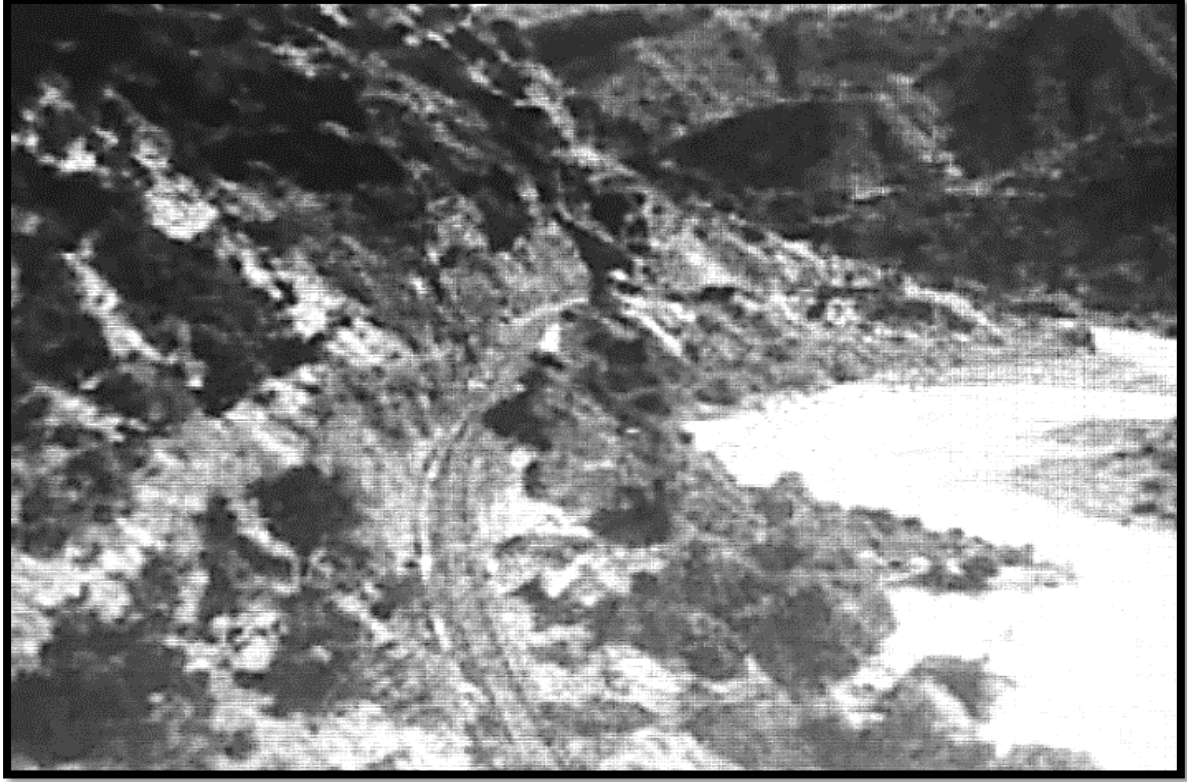
**Ek 1:** 1940'lı yılların sonunda inşasına başlanan ve 1950'lerde yapımı devam eden demiryolu hatları kesik çizgilerle belirtilmiştir (Tekeli ve İlkin, 1974)



**Ek 2:** 1960'lı yıllara gelindiğinde demiryolu ağının ülke genelindeki dağılımı (Toros, 1966: 337)



**Ek 3:** Genç-Muş hattı Murat Nehri güzergâhı (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.17)



**Ek 4:** Murat Nehri üzerindeki demir köprü (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.21)





**Ek 5:** Genç-Muş hattında işçiler poz inşasındayken (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.19)



**Ek 6:** Genç-Muş hattında işçiler poz inşasındayken (CCA, Fon Kodu: 030.01.00.00. Yer No: 134.874.2.18)

