

Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi

Umut AKÇAKAYA¹

Öz

Osmanlı yöneticileri, XIX. yüzyıl ortasında gelişen demiryolu teknolojisinin önemini anlamakta geç kalmamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Bu tercihte, demiryolları sayesinde üretim ve ticaret hacminin artacağı düşüncesi belirleyici olmuştur. Bu sayede devletin çok ihtiyaç duyduğu gelir artışı sağlanabilecektir. Ayrıca modernleşme hareketinin gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlendirilmesi de mümkün olacaktır. Ancak teknolojik ve ekonomik yetersizlikler ile siyasi bağımlılık, Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten bölgeleri liman kentlerine bağlama amacını gütmüştür. Buna karşın ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri gereklilikler göz ardı edilmiştir.

Cumhuriyet kadrolarının demiryolundan beklentileri, temelde Osmanlı yönetimininkinden farklı olmamıştır. Ancak Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, bağımsız bir demiryolu politikası belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, dış baskılarla değil ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İmtiyaz Sözleşmesi, Millileştirme, Sanayileşme, İktisadi Bütünleşme

¹ Dr. T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı. E-Posta:umutakcakaya@outlook.com. ORCID: 0000-0002-6285-5982.

One Inch More Railway:

Change of Railway Policy from Ottoman Empire to the Turkish Republic

Abstract

Ottoman administrators did not delay in understanding the importance of the railway policy that developed in the middle of the 19th century and were willing to bring this technology to the country. The thought that the production and trade volume would increase thanks to railways was effective in this choice. In this way, the income increase that the state needed so much would be achieved. It would also be possible to strengthen the central control as a requirement of the modernization movement. However, technological and economic inadequacies and political dependence did not allow the Ottoman Empire to pursue an independent railway policy. The railway lines built by foreign capital aimed to connect the export-oriented agricultural production areas to the port cities. On the other hand, the country's economic and social integration and also political and military requirements were ignored.

The expectations of the republican administrators from the railways were not fundamentally different from Ottoman administrators. However, the Republic of Turkey, which emerged as an independent state from the War of Independence, had the power to determine an independent railway policy. Railway policy was determined not by foreign pressures, but according to national needs such as economic development and military defense. In railway construction, it was aimed to establish an economic balance by connecting production centers to consumption centers. In addition, it was aimed to provide development in social life in the regions where the railways pass.

Keywords: Railways, Concession Agreement, Nationalization, Industrialization, Economic Integration

Giriş

18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyılın başlarında dünya büyük bir devrimsel dönüşüme sahne olmuştur. Bu dönüşüm ancak insanoğlunun avcı-toplayıcılıktan tarıma geçişinde yaşanan devrimle kıyaslanabilir. İnsanoğlu yaklaşık 10 bin yıldır sürdürdüğü toprağa bağlı yaşam tarzından seri üretime geçerken, el ve hayvan emeğinin yerini buhar gücü almaya başlamıştır. Bu büyük dönüşüm Sanayi Devrimi adını almış ve bugün yaşadığımız dünyanın temel belirleyicisi olmuştur. Sanayi

Devrimi özünde buhar gücünün üretim ve ulaşıma tatbikidir. Nitekim bu tarihten sonra hâkim olacak üretim tarzı buhar gücüyle çalışan makinelere dayanacak, ulaşım ise buhar gücüyle yapılacaktır. Buhar gücüne dayanan kitlesel üretim, aynı teknolojiyi kullanan demiryolları ile dünyanın uzak köşelerine taşınacaktır. XV. yüzyıldan itibaren coğrafi keşifler ve denizcilik teknolojisindeki gelişmelerle küreselleşme yolunda atılan ilk adımı, XIX. yüzyılda karada demiryolu ağlarının gelişmesi takip edecektir.

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan uluslararası ekonomik yapıya bir çevre ülke olarak eklenmiştir. Bu yapıda Osmanlı'ya biçilen rol, hammadde ihracatçısı ve mamul madde ithalatçısı olarak tarım toplumu yapısını korumasıdır. Osmanlı Devleti'nde yapılan yabancı yatırımlar, bu amaca hizmet edecek şekilde düzenlenmiştir. Dış borçlardan sonra en büyük yabancı yatırım kalemi olan demiryolu inşası bu gerçeği gözler önüne sermektedir. Osmanlı yönetimi, erken bir tarihte demiryolunun siyasi ve iktisadi önemini kavramış, bu teknolojiyi ülkeye getirmeye istekli olmuştur. Ancak ekonomik ve teknik yetersizlikler, demiryolu inşasının yabancılar tarafından yapılmasını mecbur kılmıştır. Bu nedenle Osmanlı demiryolu şebekesi, devletin kendi öncelikleri ve planları dışında gelişmiştir.

Genç Cumhuriyet, miras aldığı demiryolu siyasetini değiştirmekten geri kalmamış ve farklı bir demiryolculuk politikası ortaya koymuştur. Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, yabancı sermayenin isteklerine göre değil milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir.

Bu çalışmanın amacı Osmanlı dönemi demiryolu politikası ile Atatürk döneminde izlenen demiryolu politikasını karşılaştırmaktır. Bu kapsamda önce Osmanlı yönetiminin demiryolu siyaseti incelenecek, bu siyaseti oluşturan faktörler, ortaya çıkan demiryolu ağı ve demiryolu politikasının siyasi-askerî-iktisadi sonuçları ortaya konulacaktır. Üçüncü bölümde Osmanlı Devleti'nin ortadan kalktığı ve Cumhuriyet'in kurulduğu I. Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı yıllarında demiryollarının durumu ve savaşa etkileri değerlendirilecektir. Zira Cumhuriyeti kuran kuşaklar, özellikle savaş yıllarında demiryolları ile ilgili sıkıntıları ilk elden

yaşamıştır. Bu tecrübeler, izlenecek demiryolu siyasetinde belirleyici olacaktır. Son bölümde, Cumhuriyet’i kuran kadroların konuya bakış açısı ve izledikleri politikalar ortaya konularak Osmanlı dönemi ile karşılaştırması yapılacaktır.

Osmanlı Devleti’nde İlk Demiryolu Hatları

Demiryollarının tarihi 16’ncı yüzyıl ortalarına kadar uzanır. İlk demiryolları maden ocaklarında malzeme taşıma amaçlı inşa edilmiş olup, tahta kirişler üzerinde hayvan gücüyle çekilen vagonlardan ibarettir. Süreç içerisinde bu teknoloji geliştirilmiş ve tahta raylardan metal raylara geçilmiştir.² Ancak modern anlamda demiryolunun ortaya çıkışı 19. yüzyıl başında lokomotifin icadıyla mümkün olmuştur.³ 15 Eylül 1830 tarihinde Liverpool-Manchester hattının açılması, genel olarak dünyada modern demiryolculuğun başlangıcı olarak kabul edilir. Demiryolu teknolojisindeki gelişmenin, sanayi devriminin öncüsü İngiltere’de gerçekleşmiş olması tesadüf değildir. Zira sanayi devrimi, özünde buhar gücünün üretime ve ulaşımına tatbikidir. Nitekim demiryolu ağı özellikle Batı Avrupa ve ABD’de süratle gelişmiş, dünya üzerindeki demiryolu ağı 1850’de 39.600, 1860’da 108.500, 1870’de 209.000, 1880’de 372.500 ve 1890’da 616.200 kilometreye ulaşmıştır.⁴ Bu ağı büyük kısmı Batı Avrupa ve ABD gibi sanayileşmiş ülkelerde yapılmıştır.

Avrupa’da demiryollarının gelişmesi Osmanlı yöneticilerinin dikkatinden kaçmamış, bu teknolojiyi takip etmiş ve önemini kavramakta gecikmemişlerdir. Padişah Abdülmecit’in odasında Liverpool-Manchester treninin resimlerinin bulunduğu ve bu teknolojiyi ülkeye getirme niyetini etrafındakilere söylediği bilinmektedir.⁵ Sultan Abdüllaziz’in; “*memleketime demiryolu yapılınsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.*” dediği rivayet edilir.⁶ Bununla beraber demiryolu inşasının gerektirdiği sermaye ve teknoloji o dönem için Osmanlı Devleti’nin imkânlarının ötesindedir. Nitekim Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşası, Kırım Savaşı sonrasında Avrupa sermayesi ile başlayabilmiştir.

² *Demiryollarımız*, Demiryolları Dergisi Yayını, Ankara 1958, s. 17.

³ Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul 1958, s. 105.

⁴ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 18.

⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VI*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1983, s. 263.

⁶ Metin Hülagü, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 27.

Anadolu’da ilk demiryolları İngiliz şirketleri tarafından yapılmıştır. Bu durum tesadüf değildir. 1820’li yıllarda Avrupa’da ekonomik himayeciliğin gelişmesi, İngiltere’yi başka pazar ve hammadde kaynakları aramaya yöneltmiştir. Bu arayışta Osmanlı Devleti geniş ve verimli toprakları, el emeğine dayanan geleneksel üretim yapısı ve az gelişmiş yönetim aygıtı ile İngiltere’ye cazip bir tercih sunmuştur. Nitekim 1816-1854 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu ile ticareti yıllık % 5’in üzerinde büyüme göstermişti.⁷ Bu büyümede, İngiltere’nin 1838 Ticaret Anlaşması ile Osmanlı dış ticaretindeki engelleri kaldırmasının önemli etkisi vardır. Bununla beraber Osmanlı ulaşım ağının temelde kağrı ve deve kervanlarına dayanan ilkel yapısı, ticaret hacmi ve sermaye girişinin İngiltere açısından beklenen seviyede büyümesine imkân vermemiştir. Nitekim İngilizler demiryolu projeleri ile ticari yayılma ve sermaye girişi önündeki bu engeli ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. İngiltere’nin İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe, 16 Kasım 1858’de Alsancak istasyonunun temel atma töreninde yaptığı konuşma şunları dile getirmiştir; *“Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye’ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz. Hepinizin bildiği gibi Türkiye’nin yeniden canlandırılmasında Avrupa’nın her zamankinden daha çok çıkarı vardır. Batı uygarlığı Levant kapılarına geldi dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi pek başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda, zor kullanarak, bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim. Türkiye’nin damarlarına yeni ve taze kan aşılayacak olan bu demiryolu gibi üretken girişimleri desteklemek, hükümetimizin en başta gelen görevleri arasındadır.”*⁸

Anadolu’da açılan ilk demiryolları İngiliz sermayesi tarafından yapılarak 1866 yılında hizmete giren İzmir-Aydın hattı ve 1866’da açılan İzmir-Kasaba hattı olmuştur. Demiryolu inşası için bu bölgenin seçilmesi tesadüf değildir. 19. yüzyıl ortalarında İzmir bölgesi ve özellikle Büyük Menderes ovası, Anadolu’nun ihracata

⁷1816-1838 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu’na ihracatı yılda % 6’nın, Osmanlı’dan ithalatı ise % 5’in üzerinde büyüme göstermiştir. 1838 Ticaret Anlaşması’nı takip eden 1838-1854 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu’na ihracatı yılda % 3’ün, Osmanlı’dan ithalatı ise yıllık % 6’nın üzerinde genişlemiştir; Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi’nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005, s. 28-30.

⁸ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008, s. 55.

en çok açılmış bölgesi olmuştur.⁹ Bu bölge Anadolu'nun temel ihraç kalemlerini teşkil eden tütün, incir, tiftik, afyon, meşe palamudu, pamuk ve zeytinyağı gibi tarımsal ürünler açısından çok zengindir.¹⁰ İzmir limanı ise bölgenin tek çıkış noktasıdır. İzmir limanı, 19'uncu yüzyıl boyunca Anadolu'nun en büyük ihracat limanı olma özelliğini korumuştur.¹¹

İzmir-Aydın hattı daha sonra verilen imtiyazlarla Dinar ve Denizli'ye, İzmir-Kasaba hattı ise Bandırma ve Afyon'a uzatılmıştır.¹² Bu sayede Batı Anadolu'nun verimli ovaları, birbirine paralel hatlarla İzmir limanı üzerinden Avrupa limanlarına bağlanmıştır. Bu inşa şeklinin tarımsal ihraç mallarını liman kentine aktarmak ve aynı limandan ithal malları içerilere sevk etmek açısından son derece uygun olduğu açıktır. Bu tarz demiryolu ağları “ağaç biçimli ağ” olarak tanımlanmakta ve koloni tipindeki ekonomilerde sık rastlanmaktadır. Hatlar, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacıyla inşa edildiğinden, demiryolu sistemi ülke içi pazarları birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşmemiştir.¹³

Osmanlı Devleti'nde yukarıda izah edilen hatların dışında da demiryolları inşa edilmiştir. Sultan Abdülaziz devrinde Avusturyalı banker Baron Hirsch'e bir imtiyaz verilerek İstanbul'dan Belgrad'a uzanacak bir hattın yapımına başlanmış, 1874'e kadar İstanbul-Edirne-Dedeağaç hattı hizmete açılmıştır. Ancak bu imtiyazın uygulamasında ortaya çıkan sıkıntılar ve maliyetinin çok fazla olması nedeniyle devlet eliyle demiryolu inşası fikri öne çıkmıştır. Devlet eliyle inşasına başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'de hizmete açılmıştır. Yine Sultan Abdülaziz'in bir iradesiyle 1873'de başlayan Bursa-Mudanya hattının inşası ise para darlığı nedeniyle yarıda kalmış, yabancı imtiyazına verilen hat 1892'de açılabilmiştir.¹⁴ 1883 yılında

⁹ Şevket Pamuk, “Türkiye’de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın”, *Toplumsal Tarih*, I/5, Mayıs 1994, s. 35.

¹⁰ Şevket Pamuk, *Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 103.

¹¹ İzmir limanındaki ticaret hacmi 1850’de ihracat için 1.449.080 sterlin ve ithalat için 1.241.240 sterlin iken bu rakamlar 1900 yılında ihracat için 4.157.405 sterlin ve ithalat için 2.538.000 sterline yükselmiştir. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 103-104.

¹² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 164’deki tablodan.

¹³ Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, 5, Haziran–Temmuz 1984, s. 81.

¹⁴ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1977, s. 269-270.

bir İngiliz şirketine imtiyazı verilen Mersin-Adana hattı ise 1886'da hizmete açılmıştır.¹⁵

Görüldüğü gibi Anadolu'daki demiryolları, yabancı yatırımcılara verilen imtiyazlarla inşa edilmiştir. Yapılan bu imtiyaz sözleşmeleri, yatırımcılar için çok elverişli koşullar sunmuş ve büyük karları garanti etmiştir. İmtiyazlar 50-100 yıl gibi oldukça uzun dönemler için verilmiş, demiryollarının inşası için gerekli her türlü malzemenin Avrupa'dan gümrüksüz getirilmesi imkânı tanınmıştır. Demiryolu hatlarının etrafındaki araziden çıkacak madenlerin işletme hakkı demiryolu şirketlerine bırakıldığı gibi bu şirketlere belli oranlarda yıllık kar garantileri verilmiştir. Örnek olarak İzmir-Aydın hattı için yapılan sözleşmede imtiyaz 50 yıllığına verilmiş, demiryolunun iki yanında otuz millik alanda çıkacak kömür madenlerinin işletilmesi şirkete bırakılmış, 1.200.000 sterlin olan şirket sermayesi için yıllık % 6 yani 72.000 sterlin kar garantisi verilmiştir. Hattın net karının % 7'den fazlasının şirketle devlet arasında paylaşılması ve şirketin rızası dışında İzmir'le Aydın arasında başka bir demiryolunun yapılmasına müsaade edilmemesi de kabul edilmiştir.¹⁶ Balkan demiryolları için 1869'da Baron Hirsch'le yapılan imtiyaz sözleşmesinde ise hattın imtiyazı 99 yıl için verilmiş ve hükümet tarafından kilometre başına 14 bin frank garanti taahhüt edilmiştir.¹⁷ Yıllık kar garantileri için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterilmesi yoluna da gidilmiştir.

İmtiyaz sözleşmeleri ile demiryolu inşası, Osmanlı devleti açısından hiç de karlı olmamıştır. Buna rağmen Osmanlı yöneticileri demiryolu inşasına önem vermişler ve bu uğurda olumsuz şartları kabul etmekten çekinmemişlerdir. Zira Osmanlı yöneticileri açısından demiryolu iki amaca hizmet edecektir;

- Birincisi, üretim ve ticaret artırılarak ekonomi canlandırılacak, böylece devletin gelirleri artacaktır. 19. yüzyıl boyunca yürütülen bürokratik ve askeri modernleşme hamlesi, maliyeye büyük bir yük getirmiş ve kaynak ihtiyacını artırmıştır. Demiryolu yapımı ile devlet gelirlerinin artacağı umudu yanlış bir beklenti olmamıştır. Demiryolları, ulaştıkları bölgelerde kapitalist tarımın ve pazara yönelik üretimin gelişmesini sağlamıştır. Nitekim 1881-1891 yılları arasında tarımsal

¹⁵ Eldem, *a.g.e.*, s. 164'deki tablodan.

¹⁶ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 19.

¹⁷ Karal, *a.g.e.*, s. 270.

üretim imparatorluğun bütününde % 63 artarken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış % 114'ü bulmuştur. İzmir-Aydın hattının geçtiği bölgelerde tarımdan sağlanan gelir 1840'lar ile 1870'ler arasında 8 kat artmıştır.¹⁸ Tarımsal üretimdeki artış vergi gelirlerine de yansımış, aynı bölgede toplanan tarımsal vergiler 1856-1909 döneminde 13 kat artmıştır.¹⁹ Vergi gelirlerindeki artış üretimdeki artıştan kaynaklandığı kadar, Avrupalı sermayedarlara güven vermek için demiryolunun geçtiği bölgelerdeki bazı vergi gelirlerini toplama görevinin Düyun-ı Umumiyye'ye verilmesinin de bir sonucudur. Düyun-ı Umumiyye İdaresi, uyguladığı etkin usullerle vergi gelirlerini artırmıştır. Ayrıca demiryolunun geçtiği bölgelerde yeni toprakların yerleşime açılmasına ve özellikle Balkanlar'da kaybedilen topraklardan gelen çok sayıda göçmenin buralara yerleştirilmesiyle üretim artışı da sağlanmıştır.²⁰ Ancak kilometre garantisi şartı, Osmanlı maliyesine büyük bir yük getirmiş ve maliyede beklenen rahatlamanın gerçekleşmesine imkân vermemiştir.

Demiryolu hatlarının inşası ile pazara yönelik tarımsal üretimin artışı Osmanlı ekonomisine kısa vadede bazı faydalar sağlamıştır. Ancak demiryolu hatlarıyla Avrupa mamul mallarının ülke içine girişi de hızlanmış ve zanaatlara dayalı klasik Osmanlı üretim faaliyetleri pek çok alanda gerilemiş, bazı alanlarda da tümüyle yıkılıp gitmiştir. Özellikle ulaşım maliyetlerinin düşük olduğu tekstil gibi üretim dallarında ithal mallarının darbesi çok güçlü olmuştur. Toplam Osmanlı ihracatı 1840'ta 4,7 milyon İngiliz sterlininden 1913'te 28,4 milyon sterline çıkarken, Osmanlı ithalatı da 1840'ta 5,2 milyon İngiliz sterlininden 1913'te 39,4 milyon sterline ulaşmıştır. Bu rakamlar ihracatta beş kattan, ithalatta ise altı buçuk kattan fazla bir artış anlamına gelmektedir.²¹ Yani cari açık Osmanlı ekonomisinin kronik bir problemi haline gelmiştir.

- Osmanlı yöneticileri açısından demiryolunun diğer bir işlevi ise modernleşme hamlesinin bir gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlenmesi, gerek iç gerekse dış tehdide karşı asker sevkinin kolaylaşmasıdır. Özellikle Suriye ve Mezopotamya gibi uzak bölgelerde merkezi yönetimin güçlendirilmesi ancak

¹⁸ Kasaba, *a.g.e.*, s. 81.

¹⁹ Kurmuş, *a.g.e.*, s. 114.

²⁰ Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2017, s. 124-125.

²¹ Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi III*, İletişim Yayınları, s. 656.

modern ulaşım sistemleri ile mümkün olabilecektir. Ayrıca modern savaşların gereği olarak sürekli büyüyen orduların süratle seferberliği ve yığınaklanması ihtiyacı demiryolu ulaşımını hayati kılmaktadır.

Demiryolları Üzerinde Nüfuz Mücadelesi ve Berlin-Bağdat Demiryolu

19'uncu yüzyılda demiryolu inşası, emperyalist ülkelerin sömürge politikasının temel bir aracı olmuştur. Dünya iktisadi sistemine bir çevre ülke olarak eklemlenen Osmanlı Devleti de bu kaidenin dışında kalmamıştır. Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araca dönüşmüştür. Suriye ve Lübnan bölgesini kendi nüfuz alanı olarak gören Fransa, bu bölgelerde inşa edilecek demiryolu imtiyazlarının tamamına sahip olmuştur. İngiltere'nin Mısır politikası dikkate alındığında Osmanlı ülkesinde açılan (1856'da) ilk demiryolu hattı olan İskenderiye-Süveyş hattının İngiliz imtiyazında yapılmış olması sürpriz olmayacaktır.²² Benzer şekilde Almanların inşa ettiği Anadolu ve Bağdat Demiryolları da Berlin'in nüfuz alanı politikasının önemli bir aracı olacaktır. Nitekim Osmanlı Devleti'nde yapılan yabancı yatırımlarda birinci sırayı dış borçlar alırken, ikinci sırada demiryolu yapımı gelmektedir. Her iki yatırım kalemi de Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kazanmanın etkili bir aracı olarak kullanılmıştır.²³

Bu durum özellikle Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımı ile daha da netleşmiş, nüfuz bölgeleri üzerindeki rekabet demiryolu inşası kavgasında ortaya çıkmıştır. II. Abdülhamit devrinde 1888'de Alman Deutsche Bank adına hareket eden Alfred Kaula'ya İzmit-Ankara hattının imtiyazı verilmiştir. Böylece Almanya, Anadolu üzerindeki nüfus mücadelesine aktif olarak katılmış ve kendi nüfus bölgesini Anadolu'nun içinden geçerek Basra'ya uzanacak bir bölgede tespit etmiştir.²⁴ İzmit-Ankara hattı 1892'de tamamlanmış, Almanların bu başarısından etkilenen Osmanlı yönetimi, Eskişehir-Konya hattının imtiyazını da aynı şirkete

²² Karal, *a.g.e.*, c.VI, s. 264.

²³ 1914'de Osmanlı Devleti'nde dış borçlar dışındaki İngiliz sermayesinin % 40, Fransız sermayesinin % 60, Alman sermayesinin % 80'i demiryollarına yatırılmıştı; Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi'nde...*, s. 90.

²⁴ Lothar Rathman, *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Berlin – Bağdat*, Belge Yayınları, İstanbul 2001, s. 41.

vermiştir. Eskişehir-Kütahya-Konya hattı 1896'da çalışmaya başlamıştır.²⁵ Alman sermayesine 1897'de yeni bir imtiyaz verilerek Eskişehir-Konya hattının Afyon üzerinden Dinar'a uzatılması planlanmıştır. Bu durum karşısında İngiltere sert tepki göstermiş, İngiliz büyükelçisi Sir Philip Currie hükümete verdiği protestoda şunları söylemiştir; “*Anadolu demiryollarının imtiyazının Dinar'a kadar uzatılması, doğrudan doğruya İzmit-Aydın Demiryolu Şirketi'nin haklarının çiğnenmesidir. Çünkü bu hat, Aydın Demiryolu Şirketi'nin nüfuz bölgesinden geçecektir ve İngiliz ticari çıkarlarını korumak için elimizden geleni yaparız.*”²⁶ İngiltere'nin bu çıkışı etkisini göstermiş ve bu hattın inşası iptal edilmiştir.

Ancak asıl kavga İstanbul'dan Konya'ya kadar uzanan Anadolu Demiryollarının Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması üzerine çıkmıştır. Sultan II. Abdülhamit, Konya'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak hattın imtiyazını 1899'da Deutsche Bank'a vererek Anadolu Demiryolları'ndan sonra Bağdat Demiryolu'nda da Almanları tercih etmiştir. İngiliz sermayesinin daha cazip koşullarla İskenderun'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak bir hat yapımı teklifine karşın, Almanların Konya-Bağdat hattının tercih edilmesi iki temel sebebe dayanmıştır. Birincisi, İmparatorluğun bekası açısından Almanya'nın İngiltere ve Fransa'ya göre daha az tehlikeli görülmesidir. Osmanlı yönetimine göre Almanlar yalnızca iktisadi ve mali menfaat peşindeyken, diğer Avrupalı güçler Osmanlı ülkesini içten içe parçalamak peşindedir. İkincisi, İskenderun-Basra hattının Arap nüfusun yoğun olduğu toprakları kendi arasında bütünleştirirken, bölgenin Anadolu'dan kopukluğunu arttıracığı düşüncesidir.²⁷ Hâlbuki Osmanlı yönetimine göre İstanbul'dan Basra'ya uzanacak hat, bölgenin Anadolu ile bütünleşmesini sağlayarak merkezin gücünü artıracak ve gerek iç gerekse dış tehdide karşı asker sevkini kolaylaştıracaktır.

Almanya'nın 1899'da Bağdat Demiryolu ayrıcalığını alması, Ortadoğu'yu kendi etki alanı olarak gören İngiltere'yi çok rahatsız etmiştir. İngilizlere göre

²⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VIII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988, s. 466-467.

²⁶ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2008, s. 141-142.

²⁷ Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003, s. 63.

demiryolunun Basra'ya ulaşması, Hindistan yolunu tehlikeye sokacaktır.²⁸ Nitekim başlangıçta Basra'ya kadar uzanması planlanan Bağdat Demiryolu hattı, İngiltere'nin karşı koyması sonucu Bağdat'ın ötesine götürülemeyecektir. Projeye giriştiği dönemde İngiltere ve Fransa'ya meydan okumaktan çekinmeyen Almanya, İngiltere'nin şiddetli muhalefeti karşısında geri adım atacak ve 1913'de İngilizler ile anlaşarak Basra bölgesindeki iddiasından vazgeçecektir.²⁹

Anadolu ve Bağdat Demiryolları'na karşı İngiltere'nin taşıdığı kaygıları Fransa ve Rusya da paylaşmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli ekonomik çıkarları olan Fransa, Suriye'yi kendi nüfuz alanı olarak görmekte ve Bağdat Demiryolu'nun bu bölgeden geçirilmesinden rahatsızlık duymaktadır.³⁰ St.Petersburg ise Bağdat Demiryolunun Doğu Anadolu'ya uzanmaması için özel bir gayret göstermiş ve bu konuda başarılı olmuştur. Rus Hükümeti, Bağdat demiryolu imtiyazına ve özellikle de hattın Sivas üzerinden geçmesine müsaade edemeyeceğini bildirmiştir. Aksi takdirde 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda Osmanlı Devleti'nin borçlandığı 57 milyon frank tutarındaki savaş tazminatını istemekle tehdit etmiştir.³¹ Bu tehdit karşısında Osmanlı yönetimi 1900'de Rusya ile bir sözleşme imzalamak zorunda kalmıştır. Sözleşme gereğince Trabzon-Pekeriç-Ergani-Van çizgisinin doğu ve kuzeyinde Rusya hariç diğer devletlere demiryolu imtiyazı verilmeyecektir.³² Ruslar ise Osmanlı idaresi altında kaldığı müddetçe bu bölgede demiryolu inşasına girişmemişlerdir. Böylece Kafkasların kapısı durumundaki Doğu Anadolu platosu yalıtılmış bir durumda kalacak ve İstanbul'un bölgede hâkimiyetini güçlendirmesi önlenecektir. Buna karşın Rusya, Trans-Kafkas demiryolunu Sarıkamış'a kadar uzatmaktan geri durmamıştır.

Bağdat Demiryolu için Alman sermayesine verilen imtiyaz, daha önce İngiliz ve Fransızlara verilen imtiyazlara benzer koşullar içermiştir. Osmanlı devleti demiryolu yapımının finansmanına kısmi olarak katıldığı gibi kilometre başına yıllık 4500 frank kilometre garantisi verilmiştir. Demiryolunun geçeceği hattaki devlet toprakları bedelsiz olarak şirkete verilmiş, hattın yirmi kilometre çevresindeki

²⁸ Parvus Efendi, *Cihan Harbine Doğru Türkiye*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2013, s. 227.

²⁹ Ortaylı, *a.g.e.*, s. 160.

³⁰ L.Bruce Fulton, "Fransa ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, Alfa, İstanbul 2013, s. 259.

³¹ M. Arslan Abisel, *Bir Karış Şimendifer, Ulaştırma Notları IV*, Ar Basımevi, Ankara 1948, s. 48.

³² Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılap Tarihi, II/3*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951, s. 469.

madenlerin işletmesi şirkete bırakılmıştır. Şirket, hat boyunca arkeolojik kazılar yapma hakkını elde etmiştir.³³ Şirkete 99 yıl boyunca verilen imtiyazla Bağdat ve Basra'da liman yapma hakkı da tanınmıştır.³⁴

Bununla beraber Osmanlı yönetiminin bazı konularda daha önceki imtiyaz sözleşmelerine göre daha dikkatli davrandığı görülmektedir. Şirketin Osmanlı resmi makamları ve kurumlarıyla yapacağı bütün yazışma ve işlemlerinde Türkçe kullanma mecburiyeti, hükümet ile şirket ve özel kişiler arasındaki anlaşmazlıklarda yetkili merciinin Osmanlı mahkemeleri olması, şirketin Harbiye Nezareti ile anlaşarak uygun yerlerde istasyonlar açması, savaş ve isyan durumlarında askeri birliklerin sevkine öncelik verilmesi gibi koşullar bu bağlamda zikre değer. Ayrıca Osmanlı yönetimi, Bağdat demiryolu inşasında askeri gereklerin de göz önünde tutulmasında ısrar etmiştir. Hattın Adana ile Halep arasındaki bölümünün Akdeniz kıyılarından geçirilmesi çok daha kolay iken, bir düşman filosundan gelebilecek tehdit dikkate alınarak demiryolunun dağlardan geçmesi istenmiştir. Nitekim demiryolu hattı İskenderun – Beylan geçidi yerine bugünkü Osmaniye – Amanos – Bahçe geçidinden geçirilmesi planlanmıştır.³⁵

Bağdat Demiryolu, Anadolu'da İngiliz ve Fransızların kurduğu demiryollarından farklı bir nitelik taşımıştır. Zira İngiliz ve Fransız hatları, ihracata yönelik tarımsal üretimin yoğun olduğu bölgeleri ticaret limanlarına bağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Bağdat Demiryolu'nun uzanacağı bölge ise henüz ihracata yönelik üretim aşamasına geçmemiştir. Demiryolu önce uzanacağı bölgede üretimi yaratacak, müteakiben bundan istifade edecektir. Nitekim demiryolu hattı lojmanlar, hastaneler, sulama kanalları gibi altyapı tesisleriyle beraber ilerleyecektir. Konya-Ereğli hattı çevresindeki Çumra ovasında 200 kilometre karelik alanda yapılan sulama tesisleri bunun en bilinen örneğidir.³⁶

Basra'ya uzanacak demiryolunun inşaatı 1904'de başlamış ancak istenen hızda ilerleyememiştir. 1914'e gelindiğinde Toros ve Amanos dağlarındaki tüneller henüz açılmadığı gibi, demiryolu Resulayn'ın ötesine de götürülememiştir.³⁷

³³ Earle, *a.g.e.*, s. 79-80.

³⁴ Rathman, *a.g.e.*, s. 75-76.

³⁵ Earle, *a.g.e.*, s. 30.

³⁶ Ortaylı, *a.g.e.*, s. 151.

³⁷ Eldem, *a.g.e.*, s. 164'deki tablodan.

Bununla beraber Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, İngiliz ve Fransızların inşa ettiği hatlara göre daha başarılı olduğunu söylemek yanlış olmaz. Anadolu Demiryolları, Batı Anadolu'nun verimli ovalarında uzanan Aydın ve Kasaba hatlarından daha çok gelir elde ettiği gibi 1911'den itibaren kilometre garantisinin üstünde kazanç sağlayarak Osmanlı maliyesine para aktarmıştır.³⁸ Anadolu ve Suriye'nin gerek iç gerekse dış ticarete açılmamış bölgelerini İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlayan Anadolu ve Bağdat Demiryolları, bu bölgelere modern üretim araçları ve tekniklerinin getirilmesini sağlayarak bölgenin ve genel olarak ülkenin kalkınmasında olumlu etki yapmıştır. Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya ulaştığı 1892'de 8 milyon kile olan bölgedeki tahıl üretimi, 1894'de 10 milyon kileye, 1896'da 15 milyon kileye yükselmiştir. 1901 yılından itibaren Anadolu Demiryolu bölgesinden getirilen buğday, İstanbul'un ihtiyacının üçte ikisinden fazlasını karşılayabilmiş ve Rusya'dan tahıl ithali durmuştur.³⁹

Osmanlı demiryolları konusunu kapatmadan önce vurgulanması gerek son konu Hicaz Demiryolu'dur. Bu hat 1901 yılında yapımına başlanan hat 1908'de tamamlanmış, Şam'ı Medine'ye ve Havran'ı Hayfa yoluyla denize bağlamıştır. Hicaz hattı yerli sermaye ve İslam âleminde toplanan ianeler ile büyük oranda yerli iş gücü ile yapılmıştır.⁴⁰ Daha önce devlet tarafından yapılan hatların özel şirketlere devredilmesine karşılık Hicaz Demiryolu'nda bundan kaçınılmıştır. Ekonomik getirisi fazla olmayan bu hat, II. Abdülhamit'in İslamcılık siyasetinin bir aracı olarak düşünülmüştür. Sultan, bu hat aracılığıyla hacca gelen Müslümanlara ve tüm İslam âlemine propaganda yapmayı planlamıştır. Hicaz Demiryolu II. Abdülhamit'in demiryolu politikasının, her şeyden önce siyasi düşüncelere dayandığının da kanıtı olmuştur.

Osmanlı dönemi demiryolu politikası genel bir değerlendirmeye tabi tutulursa şu sonuçlara varılır; Osmanlı yöneticileri demiryolunun önemini anlamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Osmanlı yönetimini demiryolu konusunda motive eden temel düşünceler;

³⁸ Earle, *a.g.e.*, s. 214.

³⁹ Ortaylı, *a.g.e.*, s. 155.

⁴⁰ Padişah, demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlatmıştır; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994, s. 65. Dünya Müslümanlarından toplanan yardımlar 1908 yılında 74.25 milyon franka ulaşmıştır; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001, s. 20.

-Üretim ve ticarete artış sağlayarak ekonominin canlanması ve devlet gelirlerinin artması,

-Sürdürülen modernleşme hareketi gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlenmesi beklentisi olmuştur.

Ancak teknolojik-ekonomik yetersizlikler ve siyasi bağımlılık Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Osmanlı Devleti kendi imkânlarıyla demiryolu inşa etmek istemiş, ancak bu kadar kapsamlı bir alt yapı yatırımı için gerekli sermaye ve teknik olanakları bir araya getirememiştir. İngiliz ve Fransızlar tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten batı bölgelerini liman kentlerine bağlama amacını gütmüştür. Ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri gereklilikler göz ardı edilmiştir. Osmanlı yönetimi, bu ilk girişimlerden sonra belli bir tecrübe kazanmış ve daha bilinçli bir demiryolu politikası izlemeye başlamıştır. Nitekim Almanlar tarafından yapılan Anadolu ve Bağdat Demiryolları'nda, Osmanlı yönetiminin baskısıyla siyasi ve askeri gereklilikler daha çok dikkate alınmıştır. İnşa edilen demiryolları, yukarıda belirtilen beklentiler yönünde bazı olumlu sonuçlar sağlamıştır. Bununla beraber Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araç olmaktan kurtulamamıştır.

I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'de Demiryolları

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişimi, siyasi ve ekonomik yönleriyle bir önceki bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde ise Osmanlı demiryolu politikasının askeri boyutu incelenecektir. Demiryollarının askerî harekâtlara etkisi ilk olarak Amerikan İç Savaşında (1861-1865) kendini göstermiştir. Birlik ve Konfederasyon komutanları demiryolu sayesinde devasa orduları Avrupa büyüklüğündeki bir savaş alanında bir cepheden diğerine büyük bir süratle sevk edebilmişlerdir. 1869'da Almanya ile Fransa arasındaki Sedan Muharebesi'nde 462.000 Alman askeri, altı demiryolu hattından 18 günde Fransa sınırına sevk edilebilmiştir.⁴¹ Süratle cepheye sevk edilen bu devasa orduların lojistiğini de demiryolları sağlamıştır. Lojistik

⁴¹ Christon I. Archer – Holger H.Herwig – Jhon R.Ferris – Timoty E.Travers, *Dünya Savaş Tarihi*, Tüzmamanlar Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 376, 385.

ihtiyacı, orduların demiryolu hatlarından fazla uzaklaşmasına imkân vermemiş ve büyük muharebeler demiryolu hatlarına yakın bölgelerde gerçekleşmiştir. Bu örnekler demiryollarının harp strateji ve taktikleri üzerindeki önemli etkisini ortaya koymaya yeterlidir. Bu tarihten itibaren, içten yanmalı motorların geliştirilmesine ve motorlu ulaştırmanın yaygınlaşmasına kadar hiçbir ordu demiryollarını dikkate almadan sefer planlayamayacaktır.

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryollarının askeri gereklilikler dikkate alınarak planlanmadığı daha önce vurgulanmıştı. Yalnızca Bağdat Demiryolu'nda askeri gereklilikle bir ölçüde dikkat alınmış ve hükümet tarafından şirkete bu konuda baskı yapılmıştır. Osmanlı Devleti, demiryolu şebekesinin yetersizliğini öncelikle 1878-1879 Osmanlı-Rus Harbi'nde (93 Harbi) hissetmiştir. Doğu cephesinin bulunduğu bölge, her türlü ulaşım imkânından yoksundur. 93 Harbi'ni takip eden otuz yılda demiryolu ağındaki bazı gelişmeler yaşanmıştır. Ancak Balkan Harbi (1912-1913) başladığında demiryolu ağı halen çok yetersizdir. İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın hatları, Anadolu ve Bağdat Demiryolları'na bağlanmamış, hatlar birbirinde kopuk bir halde uzanmaktadır. Anadolu'da toplanan kuvvetleri Trakya'ya taşıyacak tek bir demir yolu hattı vardır. İstanbul'a ulaşan birlikler Tekirdağ ve Silivri'ye çıkarılarak yine tek hat ile yığınak bölgelerine sevk edilmektedir.⁴² Bu tek hatta ise büyük karışıklıklar yaşanmaktadır. Zira demiryolu çalışanlarını çoğunlukla Osmanlı gayrimüslimleri oluşturmaktadır. Savaş döneminde makul şüphe ile bazı gayrimüslim çalışanlar işten uzaklaştırılmış ve yerlerine Müslüman görevliler getirilmiştir. Ancak bunlar demiryollarını sorunsuz işletecek eğitim ve tecrübeye sahip değildir.⁴³

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'nda stratejik olarak iç hat konumunda bulunmaktadır. İç hat manevrasının gereği olarak doğu, batı ve güney cepheleri arasında süratle kuvvet kaydırabilmesi gerekmektedir. Bu durumun farkında olan

⁴² Mehmet Beşikçi, "On Yıllık Harp ve Topyekûn Seferberlik", (Ed.Gültekin Yıldız), *Osmanlı Askeri Tarihi (1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 215.

⁴³ Richard C.Hall, *Balkan Savaşları (1912-1913)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003, s. 27-28. Benzer sıkıntıların Milli Mücadele döneminde de yaşandığı görülür. XIV. Kolordu Komutanı Yusuf İzzet Paşa 10 Mart 1920'de Heyet-i Temsiliye Başkanlığı'na yazdığı yazıda; Kolordu bölgesinde görev yapan Rum kökenli şimendifer memurlarının grev ilan ederek ve değişik noktalarda tahribatlar yaparak şimendifer işletmesini uzun müddet engellemeyi planladıklarını bildirmekte, buna tedbir olarak Rum kökenli şimendifer memurlarının değiştirilmesini teklif etmektedir; *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, VI/20, Haziran 1957, s. 35.

Osmanlı yönetimi, savaşa girişiyle İngiliz ve Fransızların işlettiği demiryollarına el koymuştur.⁴⁴ El konulan demiryolları savaş boyunca Askeri Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi tarafından işletilmiştir.⁴⁵ Ancak mevcut demiryolu ağı, süratle birlik nakletmek ve lojistik sağlamak için yeterli değildir. Batı (Çanakkale) cephesi ile güney (Filistin ve Irak) cepheleri arasında Anadolu ve Bağdat demiryolları mevcuttur. Ancak Bağdat demiryolu henüz tamamlanmamıştır. Toros Dağları'ndaki Gülek Boğazı ve Amanos Dağları'ndaki tüneller henüz açılmamıştır.⁴⁶ Bu noktalara gelindiğinde trenlerdeki bütün yük indirilmekte, Gülek'de 55 kilometre, Amanos'da 35 kilometre hayvan sırtında taşınmakta ve tekrar trenlere yüklenmektedir. İstanbul'dan Filistin'e gönderilen ikmal malzemeleri yaklaşık 60 günde cepheye ulaşabilmektedir. Filistin Cephesi'ne uzanan hat Birüssebi'de son bulmaktadır. Türk Ordusu, Ocak 1915'de giriştiği Kanal Harekâtı'nda Sina çölünü yaya olarak geçmiş ve ikmalini hayvan gücüyle sağlamaya çalışmıştır. Buna karşın İngilizler, 1917'de başlayacak taarruzları için öncelikle Süveyş Kanalı'ndan Filistin'e doğru demiryolu inşa etmiştir.⁴⁷ Irak Cephesi'nde Bağdat'a kadar uzanması planlanan demiryolu ise Resulayn'da son bulmaktadır. Doğu (Kafkas ve İran) Cephesi ise demiryollarından tamamen mahrumdur. Anadolu Demiryolları, Ankara'nın doğusuna geçmemiştir. Aralık 1914'de Sarıkamış Harekâtı'na katılacak olan birlikler günlerce yürüyerek Erzurum'a ulaşabilmiştir. Buna karşın Sarıkamış'ta bulunan Rus ordusu, Kars üzerinden Sarıkamış'a kadar uzanan demiryolu ile desteklenmiştir. Sarıkamış'taki yenilgiden sonra Erzurum'u ele geçiren Ruslar, hattı 1916'da Erzurum'a kadar uzatmıştır.

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Devleti için savaş sona ermiştir. Mütarekenin 15. maddesi, demiryollarının askeri ve siyasi önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu maddeye göre; halkın gereksinimleri göz önünde tutulmak koşuluyla, tüm demiryolları müttefik makamlarının kontrolüne

⁴⁴ Mehmet Özdemir, "Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkisi", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri, Bildiriler*, Gnkur.Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 372.

⁴⁵ Mukaddes Arslan, "Millî Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 49.

⁴⁶ Ömer Kamil Günçan, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992, s. 21.

⁴⁷ Edward J.Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı (1914-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2011, s. 167.

verilecek ve demiryolları üzerine müttefik denetleme görevlileri yerleştirilecektir.⁴⁸ İtilaf Devletleri tarafından 11 Şubat 1919'da Hariciye Nezareti'ne verilen bir notayla Konya'nın doğusundaki demiryollarının İngiliz yönetimi altına verilmesi talep edilmiştir.⁴⁹ Demiryollarının kontrol altına alınması, İtilaf Devletleri'nin mütarekenin tatbikatında önemle üzerinde durdukları bir konu olmuştur. Bu bağlamda ülkedeki bütün önemli tren istasyonları İtilaf kıtalarının kontrolü altına alınmıştır. İstanbul-Edirne hattı İngiliz ve Fransızlar, İstanbul-Ankara hattının İzmit'e kadar olan kısmı İngilizler, Mersin-Tarsus-Adana hattı Fransızlar, Sarıkamış-Kars hattı Ermeniler tarafından kontrol edilmektedir. Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri bulunmaktadır.⁵⁰ Yunanlıların Batı Anadolu'daki işgallerine paralel olarak, Eskişehir ve Afyon bölgesindeki hatlar Yunan ordusunun kontrolüne geçmiştir.

Görüldüğü gibi İstiklal Harbi'nde Anadolu'daki demiryollarının çok küçük bir kısmı kullanılabilmiştir. Temmuz 1921'deki Kütahya-Eskişehir muharebelerine kadar Ankara-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla hatlarından istifade edilebilirken, Sakarya Meydan Muharebesi'nde Batı Cephesi'nde yalnızca Ankara-Polatlı ve Konya-Ulukışla hatları kullanılabilmiştir. Büyük Taarruz'da ise Ankara'dan Eskişehir'e ve Konya'dan Afyon'a uzanan hatlardan yararlanılmıştır. İstiklal Harbi'nin ilerleyen aşamalarında, Yunan kuvvetlerinin geri çekilmeye başlaması ile ele geçen hat uzunluğu her geçen gün artmıştır. Fakat Yunanlılar tarafından tahrip edilen hatlar ancak tamir edilerek kullanılabilmiştir. Sarıkamış-Kars hattı ise Ekim 1920'deki doğu seferinden sonra Türk kontrolüne geçmiştir. İstiklal Savaşı dikkatle incelenirse, muharebelerin demiryolu hatlarının uzandığı eksenlerde cereyan ettiği ve hedef olarak tespit edilen yerlerin demiryolu kavşakları olduğu görülür. Afyon, Eskişehir ve Ankara bu bağlamda öne çıkmaktadır. TBMM Hükümeti, demiryoluna özel önem vermiş ve hatlardan azami şekilde istifade edebilmek için tedbirler almıştır. Ankara Hükümeti'nin 18 Temmuz 1920 tarihli kararıyla demiryollarına el konulmuş ve işletmeler Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştır. Hemen akabinde Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü kurularak Albay Behiç (Erkin) Bey başına

⁴⁸ Seha Meray- Osman Olcay, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara 1977, s. 1-5.

⁴⁹ *Türk İstiklal Harbi I, Mondoros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992, s. 143.

⁵⁰ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları I*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1988, s. 95.

getirilmiştir.⁵¹ Behiç Erkin, gerek Milli Mücadele’de gerekse Cumhuriyet döneminde Türkiye’de demiryolculuğun en önemli isimlerinden biri olacaktır.

Milli Mücadele döneminde, kıt kaynaklara ve imkânsızlıklara rağmen demiryolu inşasına devam edilmiştir. Özellikle Ankara’nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz’e uzanan demiryollarının bulunmayışı büyük bir eksiklik olarak kendini göstermiştir. Bu sebeple yapımına I. Dünya Savaşı’nda başlanarak 80 kilometresi bitirilen Ankara – Sivas hattının inşasına devam edilmiştir. Bu hattın 127. kilometreye kadar olan kısmı 1 Ağustos 1919 tarihinde işletmeye açılmıştır.⁵² Bu dönemde yapılan bir diğer hat ise Azarıköy Dekovil Hattı’dır. Bu hat ülkenin çeşitli yerlerinden toplanan malzemeler ile Afyon/Çay’dan Konya/Cihanbeyli istikametinde inşa edilmiştir. Azarıköy Dekovil Hattı önce 33,5 kilometre olarak yapılmış ve 15 Haziran 1922 tarihinde törenle açılmıştır. Daha sonra 50 kilometreye kadar uzatılmıştır.⁵³

Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası

Atatürk dönemi demiryolu politikasını, Osmanlı demiryolu politikasına bir tepki olarak nitelemek yanlış olmaz. Cumhuriyeti kuran kadrolar, Osmanlı demiryolu politikasının siyasi, iktisadi ve askeri alandaki olumsuz sonuçlarını bizzat tecrübe etmiştir. Doğal olarak Cumhuriyet’le beraber oluşturulan demiryolu politikası, daha önce yapılan hataları tekrarlamamayı düstur edinmiştir. Esasında Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolundan beklentileri, Osmanlı yönetiminden farklı olmamıştır. Demiryolu ülkenin siyasi, kültürel ve iktisadi bütünleşmesini sağlayacak, iç ve dış güvenlik sorunlarında askeri amaçlara hizmet edecektir. Mustafa Kemal Paşa, İzmir İktisat Kongresi’nin açış konuşmasında şunları söylemiştir; “*Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağrı ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur*”⁵⁴

⁵¹ Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I”, *Belleten*, XLIV/175, Temmuz 1980, s. 547-548.

⁵² Yıldırım, *a.g.e.*, s. 24.

⁵³ Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI”, *Belleten*, L/191, Temmuz 1986, s.870 – 872.

⁵⁴ Gündüz Ökcün, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara 1981, s. 255.

Mustafa Kemal Paşa, 1923’de İzmit’te yaptığı bir konuşmada ise ulaşım sorununa şöyle değinmektedir;

“...mahsulünü tarlada çürümeye, köyde ve harmanda çürümeye mahkûm edersek, halkın çalışması faydasız bir yorgunlukla neticelenir. Lazımdır ki, bu mahsuller servete dönüşebilecek yerlere gidebilsin. Bunun için de, efendiler, yollar lazımdır, şimendiferler lazımdır, otomobiller lazımdır ve bunların hepsinin faaliyete geçmesi lazımdır. Ne hazindir, efendiler, Konya, Eskişehir, şurası ve burası ve memleketimizin herhangi bir tarafı bugün bir hazinedir. Buğday vardır. Her türlü mahsuller vardır ve bunlar memleketin ihtiyaçlarına tekabül ettikten başka harice de çıkar. Fakat ne yazık ki, bir livadan diğer bir livaya nakledemiyoruz. Çünkü yol yoktur, çünkü medeni vasıta yoktur.

Efendiler, yolsuzluk ve vesaitsizlik en büyük noksanımızdır... Mevcut demiryollarının nerelerde ve ne kadar sınırlı olduğunu söylemeye hacet yoktur. Bütün bu işlerde tabii meclisin ve hükümetin üzerine düşen çok geniş ve mühim vazifeler vardır.”⁵⁵

Atatürk, 1 Mart 1924’te TBMM'deki konuşmasında Ankara-Sivas demiryolunun yapımına değinerek “bir karış fazla şimendifer” politikasını tekrarlamıştır; “Memleketin muhtaç olduğu şimendiferler, hiçbir an nazarımızdan dur olamayacaktır. Sivas şimendiferlerinin derhal inşasına başlanması kararını esaslı bir inkişaf tedbiri addediyoruz. Memlekette her vasıta ile **bir karış fazla şimendifer** kurmak memlekette her vasıta ile bir fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin hakiki ihtiyacına tamamen mutabık olduğu kanaatindeyim.”⁵⁶

21 Eylül 1924 tarihinde Samsun–Çarşamba demiryolu hattının temel atma töreninde yapmış olduğu konuşmada ise memleketin kalkınması için ulaşımın önemini bir kez daha vurgulamıştır; “Efendiler, memleketin her tarafında olduğu gibi bu defa ziyaret ettiğim vilayetlerimizde de en büyük sıkıntının yolsuzluk olduğu, bütün millet fertleri tarafından acı bir surette tekrar olundu. Bu üzüntüye iştirak tabiidir. En derin teessürler alakadarlardan sordum ki, vilayetinin yolu kâfidir denebilmek için kaç kilometre yol inşasına lüzum vardır? İfade olunan rakamlar iki

⁵⁵ Atatürk’ün Bütün Eserleri (1922 – 1923) XIV, Kaynak Yayınları, İstanbul 2004, s. 341.

⁵⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D.II, İ.1, C:I, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s. 4.

yüz, üç yüz, dört yüz kilometre idi. Ben bu rakamları gördüğüm vilayetler için beş yüz, hatta yedi yüz kilometreye kadar çıkardıktan sonra düşündüm: Dün liva olan bugünkü vilayetlerimizde yedi yüz senede yedi yüz kilometre yol yapılamaz mıydı? Daha basit ifade edeyim, senede bir kilometrelik yol yapılamaz mıydı? Bu hesabı bütün milletin yapması ve bunun sebepleri üzerinde her gün daha derin düşünmesi lazımdır... Halk ve köylüler bana her yerde iş programını şu iki kelime ile hatırlattılar: Yol ve mektep. Hatta yoldan bahsederlerken, yol köylünün kanadıdır demeleriyle her şeyden evvel ona ehemmiyet verdikleri anlaşılıyor. Hakikaten bütün iktisadiyat birinci kelimenin ve her şey ikinci kelimenin özündedir.”⁵⁷

Mustafa Kemal Paşa 13 Şubat 1931’de Malatya’da yapmış olduğu konuşmada ise demiryollarının ülke savunması açısından önemini vurgulamıştır; *“Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır.”⁵⁸*

Cumhuriyet hükümetlerinin ilk programı olarak kabul edilen 8 Nisan 1923 tarihli ‘Dokuz Umde’nin beşinci maddesinde demiryolu konusuna değinilmiş ve *“müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüsat ve fiiliyata başlanacaktır”⁵⁹* hükmü yer almıştır. Başbakan İsmet İnönü’nün 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas konuşmasında belirttiği gibi; demiryolu siyasi, iktisadi ve askeri amaçların yanında vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak, huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da bir zorunluluk olarak görülmüştür.

Cumhuriyet döneminde izlenen demiryolu politikasının amaçları, Osmanlı demiryolu politikasının amaçlarıyla örtüşmekle beraber izlenen politika büyük farklılık arz etmiştir. Milli Mücadele’den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nin aksine, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası dış baskılarla değil, ülkenin kalkınması ve savunması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak amaçlanmıştır. Bunun yanında demiryollarının

⁵⁷ Atatürk’ün Bütün Eserleri (1924 – 1925) XVII, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005, s. 42-43.

⁵⁸ Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Büyük Önder Atatürk’ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden”, *Demiryol Dergisi*, 569, Mayıs 1973, s. 11.

⁵⁹ Hakkı Uyar, *Tek Parti Dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 71.

geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması hedeflenmiştir.⁶⁰

Demiryolu politikasının en az ekonomik beklentiler kadar önemli olan diğer hedefi de ülke topraklarında siyasi ve kültürel bütünlük oluşturmak olmuştur. Demiryolu hatlarıyla yalnızca mallar değil, fikirler ve kurumlar da taşınmıştır. Ülkenin doğusu ile batısı arasında Osmanlı yönetimi boyunca giderilemeyen siyasi, sosyal ve kültürel kopukluk, demiryolu ağıyla giderilmeye çalışılmıştır. Devlet, Doğu Anadolu’da yapılan pek çok kamu binası gibi demiryoluyla da bölgede görünür hale gelmiştir.⁶¹ Demiryolu politikası Anadolu’nun ulus-devlet çatısı altında birleştirilmesi çabasında önemli bir araç olmuştur. Falih Rıfkı Atay bu politikayı şöyle formüle etmiştir; *“Demiryolu yalnız milli müdafaa için değil, hatta ekonomik zaruretler için de değil, Anadolunun, tarihin hiçbir devrinde vücut bulmayan coğrafi ve milli birliğini kurmak için lazımdı... 1922 'de bana Çankaya'da bir bahçe satmak isteyen Ankara Efendisi'nin izahlarını dinledikten sonra, meziyetleri hakkında söylenenleri bırakınız, toprağın ölçüsünü bile anlamamıştım. Bazı lehçeler lisan farkı denecek kadar ayrı, adetler başka, biraz zorlasanız tarihi ananeler başka idi. Demiryollarının devamlı münasebet kurmadığı zamanlarda aşağı yukarı her memleket için vaziyet bu idi... Niçin demiryolu ve yol yapıyoruz? Her türlü milli müdafaa ve iktisat sebeplerini sıralayıp sayınız: Fakat en başta Türkiye'nin coğrafi ve milli birliği gelir. Vilayetler, kazalar, kasabalar ve köyler birbirlerine yaklaşacaklar, kolayca birbirlerine ulaşacaklar, birbirlerinin seslerini, düşüncelerini ve duygularını sığağı sığağına duyacaklar... Asıl dava kalpleri ve kafaları bir kültür hamuru içinde bulunduran manevi birliği vücuda getirmek olduğuna şüphe yoktur.”*⁶²

Büyük hedeflerle girişilen Atatürk dönemi demiryolu politikası aşağıda detaylandırılan iki temel eksende yürütülmüştür;

Millileştirme: Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nden 4018 kilometrelik demiryolu şebekesi devralmıştır. Bu şebekenin tamamı yabancı sermaye

⁶⁰ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul 1961, s.28.

⁶¹ Zafer Toprak, *Darwin'den Dersim'e Cumhuriyet ve Antropoloji*, Doğan Kitap, İstanbul 2012, s. 547.

⁶² Tezcan Durna, *Kemalist Modernleşme ve Seçkinlik*, Dipnot Yayınları, Ankara 2009, s. 128-129.

ile yapılmış ve hatlar yabancı şirketlerce işletilmektedir.⁶³ İstiklal Savaşı esnasında el konulan demiryolu hatları, Mudanya Mütarekesi'nden sonra tekrar eski sahiplerine iade edilmeye başlamıştır. Bu husus Lozan Anlaşması'na ek mektuplarla da hükme bağlanmıştır.⁶⁴ 1923'de hazırlanan Umur-u Nafia Programı'na göre demiryollarının imtiyaz sözleşmeleriyle şirketlere yaptırılması ve bu şirketler tarafından işletilmesi, bununla beraber tarifelerin indirilmesi için çaba harcanması öngörülmüştür.⁶⁵

Umur-u Nafia Programı'nın, 1922'de kabul edilen Chester Projesi ile uyumlu olduğu görülür. Chester Projesi, doğu ve güneydoğuya uzanacak 4000 kilometrelik bir hattı öngörmüştür. ABD'li emekli amiral Chester tarafından ilk olarak 1908'de ortaya konan projeye göre; Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Musul ve Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye uzanacak bir hatla Doğu Anadolu kuzeyden güneye aşılacak, bu hattın Samsun'a bir kol, Halep üzerinden Akdeniz'e bir kol ve Bitlis üzerinde Van'a bir kol uzanacaktır. Hattın iki yanında 40 kilometrelik alanda petrol dâhil bütün yer altı zenginlikleri 99 yıl boyunca şirket tarafından işletilecektir. ABD'yi Ortadoğu petrol bölgesine sokma amacı güden projeye İngiltere, Fransa ve Rusya şiddetle karşı çıkmış, ABD yönetimi ise yeterli desteği vermemiştir. I. Dünya Harbi ile rafa kalkan proje Chester'ın oğlu tarafından 1922'de TBMM'ye sunulmuş ve 9 Nisan 1923'de kabul edilmiştir. TBMM tarafından kabul edilen projede yukarıda sayılan hatlara ilaveten Musaköy-Ankara, Çaltı-Erzurum-Beyazıt ve Aşkale-Trabzon hatları da eklenerek projenin kapsamı genişletilmiştir.⁶⁶ Proje, Doğu Anadolu'da kapsamlı bir kalkınma hareketinin temeli olarak görülmüştür. Bunun yanında, Lozan görüşmeleri sırasında Avrupa devletlerine karşı ABD desteği sağlamak düşüncesi de projenin kabul edilmesinde etkili olmuştur. Ancak proje ABD hükümeti tarafından desteklenmemiş, Lozan Antlaşması'nda Musul'un Türkiye'ye bırakılmamasıyla da önemi azalmıştır. Nitekim yüklenici firmanın gerekli kaynağı bulamaması sonucu Aralık 1923'de sözleşme feshedilmiştir.

⁶³ Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 83.

⁶⁴ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 128.

⁶⁵ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler III*, T.T.K. Basımevi, Ankara 1989, s. 1653.

⁶⁶ Bilmez Bülent Can, "Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal' Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-1923)", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 172-177.

Görüldüğü gibi Umur-u Nafia Programı'nda öngörülen demiryolu şebekesi, Cumhuriyet'in daha sonra uygulayacağı biçimde iç pazar bütünlüğünü sağlayan bir ağ olmaktan ziyade, ülkeyi doğu – batı yönünden geçen ve şube hatlarıyla limanlara, dolayısıyla dış pazara bağlama amacını güden bir ağ şeklindedir.⁶⁷ Programa göre demiryollarının yabancı şirketlere devir işlemleri 1924 başına kadar devam etmiştir. Ancak savaştan önce Almanya'nın kontrolünde olan Anadolu Demiryolu'nun bir İngiliz sermaye grubuna devredilmesi tasarısı mecliste tepkiyle karşılanmıştır. Meclisteki genel kanı bu stratejik hattın satın alınması yönünde olmuştur. Hükümet, hattın satın alınması, tamiri ve işletilmesi için gerekli kaynağın bulunması konusunda sıkıntı yaşanacağını ileri sürmüştü de mali sıkıntılarla ilgili çekinceler etkili olmamıştır.⁶⁸ Nitekim bu tartışmalar sonunda demiryolu politikasında köklü bir değişikliğe gidilmiş ve demiryollarının devletçe satın alınarak işletilmesi esas kabul edilmiştir.

Demiryollarının millileştirilmesine Anadolu Demiryolları ile başlanmış, 22 Nisan 1924 tarihinde 506 sayılı “Anadolu Demiryollarının Mubayaasına ve Müdüriyet-i Umumiyesinin Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun” Büyük Millet Meclisince kabul edilmiştir. Bu kanun ile Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatlarından oluşan Anadolu Demiryolları'nın bütün malvarlığı ile satın alınması için hükümete yetki verilmiştir.⁶⁹ Şirketle yapılan uzun görüşmeler sonunda nihayet anlaşma sağlanmış, 10 Aralık 1928'de imzalanan sözleşme ile 1032 kilometre uzunluğundaki Anadolu Demiryolu ile 68 kilometre uzunluğundaki Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu devletin malı olmuştur.⁷⁰ Başbakan İsmet İnönü, Anadolu Demiryollarının satın alınmasıyla ilgili olarak 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas konuşmasında şunları ifade etmiştir: “... *Bana şimendiferde esas politikam ne olacağını sordukları zaman bir karış fazla şimendifer demiştim... Şimendiferleri devletleştirmekle millî siyasetçe, milli iktisatça, o kadar çok faydeler tecrübe ettim ki, mümkün oldukça her yeni hattı devlete mal etmek vazifemdir.*”⁷¹

⁶⁷ Tekeli-İlkin, “1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı”, s. 1655.

⁶⁸ Tekeli-İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu...”, s. 133-134.

⁶⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s. 1066 –1068.

⁷⁰ Yıldırım, a.g.e., s. 128-129.

⁷¹ Demiryolları Mecmuası, 6, s.66-70.

1930'lu yıllar boyunca millileştirmeler devam etmiş, 1931'de Mudanya-Bursa hattı, 1933 yılında Samsun-Çarşamba sahil hattı satın alınmıştır. 1924-1933 yılları arasında toplam 155 milyon 910 bin TL. harcanarak 1664 kilometre demiryolu millileştirilmiştir. Görüldüğü gibi 1930'lu yıllarda etkisini ağır bir şekilde hissettiren dünya ekonomik bunalımının yarattığı güçlüklerle rağmen, demiryollarının millileştirilmesi politikası sürdürülmüştür.⁷² Bu kapsamda İzmir-Kasaba demiryolları 1934 yılında, İzmir-Aydın hattı 1935 yılında, İstanbul-Edirne hattı ise 1936'da satın alınarak Devlet Demiryolları yönetimine geçmiştir.⁷³ Osmanlı döneminde Almanlar tarafından inşa edilen Bağdat Demiryolu'nun millileştirilmesi de 1930'lu yıllarda başlamıştır. Adana-Fevzipaşa hattı 1933 yılında, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekber ve Payas-Toprakkale hatları 1937'de, Payas-İskenderun hattı 1939 yılında satın alınmıştır. 1948 yılına kadar Çobanbey-Nusaybin ve Şenyurt-Mardin hatları da satın alınarak Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde 966 kilometrelik bölümü kalan Bağdat Demiryolları tamamen millileştirilmiştir.⁷⁴

Demiryolu hatlarının satın alınarak millileştirilmesinde, siyasi amiller kadar ekonomik amiller de rol oynamıştır. Özellikle 1930'lu yıllarda etkileri yoğun olarak hissedilen dünya ekonomik buhranı, demiryollarının devletleştirilmesinde etkili olmuştur. Bu etkileri iki başlık altında ele alabiliriz. Birincisi, ekonomik buhranın etkisiyle yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını sonlandırma isteğidir. Bu eğilim, hatların çok daha ucuza satın alınabilmesi imkânını yaratmıştır. İkinci etken ise yabancı şirketlerin yönetimindeki hatlarda uygulanan tarifelerin yüksekliğidir. Ekonomisi tarım ürünleri ihracına dayanan Türkiye, ekonomik buhranın etkisiyle düşen tarım ürünleri fiyatlarından çok olumsuz etkilenmiştir. Bunun üstüne yüksek taşıma ücretleri eklenince, tarım ürünleri ihracında büyük sıkıntı baş göstermiştir. Devlet, uygun taşıma tarifeleri uygulayabilmek için hatları satın alma ihtiyacını hissetmiştir. Nitekim hatların satın alınmasıyla taşıma ücretlerinde ciddi düşüşler gerçekleşmiştir. Örnek olarak İzmir-Aydın hattı devletleştirildikten sonra bir ton incirin taşıma ücreti 11 kuruştan 5 kuruşa, bir ton pamuğun taşıma ücreti 12 kuruştan

⁷² Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, İmge Yayınevi, Ankara 2006, s. 267.

⁷³ Avni Zarakoğlu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, VII/3, Ankara 1950, s. 580.

⁷⁴ Yıldırım, *a.g.e.*, s. 142-144.

5,25 kuruşa, bir ton tütünün taşıma ücreti 15 kuruştan 5,25 kuruşa inmiştir.⁷⁵ Tarifelerdeki düşüğe rağmen, demiryolları karlılığını muhafaza etmiştir. 1924’de kilometre başına 1.049 TL olan kar marjı, 1940’da 3.357 liraya ulaşmıştır.⁷⁶

Yeni hatlar inşa ederek demiryolu ağının birleştirilmesi: Atatürk dönemi demiryolu politikasının ikinci amacı, yeni hatların inşası ve birbirinden kopuk halde bulunan Osmanlı demiryolu ağının bütünleştirilmesi olmuştur. Bu dönemde demiryolu inşa politikası üç alt döneme ayrılabilir. 1922-1927 yılları arasında sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapımına çalışılırken, 1927-1933 yılları arasında demiryolu yapımının, finansman sağlamayı da içerecek biçimde, yabancı müteahhitlere ihale edildiği görülmektedir. 1933 yılından itibaren ise demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gidilmiş, böylece ihaleler finansman sağlama koşulu içermeden yerli müteahhitler tarafından alınmaya başlamıştır.⁷⁷

Demiryolu inşasına Milli Mücadele yıllarında çok eksikliği duyulan Ankara-Sivas hattından başlanmıştır. Mustafa Kemal 30 Eylül 1924’de Erzurum’da şunları söylemiştir; “*Vatanın doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet yönetiminin yeterli göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu diğer vatan parçalarına bağlayacak bir tren yolunun buraya kadar yapımını Türkiye Cumhuriyeti için çok önemli bir mesele olarak kabul ediyorum ve hükümetin de buna aynı önemi vermekte olduğunu ve memleketin doğusu ile batısının medeni araçlarla birkaç yıl içinde mutlaka birleşeceğine size güvence veriyorum.*”⁷⁸

Askeri gereklilikler dikkate alınarak demiryolunun Ankara’dan doğrudan Sivas’a uzanması düşünülmüştür. Ancak, Ankara-Sivas arasında hiçbir önemli merkeze uğramayacak olan bu yol iktisaden faydalı görülmemiş ve Kayseri üzerinden geçirilmesine karar verilmiştir. Ankara-Kayseri arasında yapılan 380 kilometrelik demiryolu hattının açılışı 29 Mayıs 1927’de Başbakan İsmet İnönü’nün katıldığı bir törenle gerçekleştirilmiştir.⁷⁹ Ankara-Sivas hattının yapımı 1926’da Belçika uyruklu bir firmaya verilmiş, ancak firmanın sözleşme şartlarını yerine getirmemesi nedeniyle sözleşme feshedilmiştir. Türk müteahhitlerce yapılan

⁷⁵ Yıldırım, *a.g.e.*, s. 54-55.

⁷⁶ Tekeli-İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu...”, s. 160’da ki tablodan.

⁷⁷ Tekeli-İlkin, *a.g.m.*, s. 138.

⁷⁸ *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997, s. 128.

⁷⁹ Hüseyin Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıldönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryolları Mecmuası*, 104-105, 1933, s. 471.

Kayseri-Sarkışla hattı Şubat 1930'da, Şarkışla-Sivas hattı 30 Ağustos 1930'da törenle işletmeye açılmıştır. Ankara-Sivas hattı 602 kilometre olup hat boyunca 36 tünel inşa edilmiştir.⁸⁰

Samsun-Sivas hattının inşasına 23 Aralık 1924'de başlanmış, hattın Ankara'dan Sivas'a doğrudan uzanacak hatta bağlanması planlanmıştır. Ankara-Sivas hattının güzergâhı değiştiği için bu hattın güzergâhı da değişmiş ve Sivas'a uzanmasına karar verilmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi ihaleyi alan Belçika firmasının sözleşmesi fesih edilince, hattın inşası aynı şartlarla Türk müteahhitlere verilmiştir. Yapımı yaklaşık 7 yıl süren ve üzerinde 37 tünel bulunan 372 kilometrelik hat 30 Eylül 1931'de hizmete açılmıştır.⁸¹

Ankara'dan doğuya uzanan demiryolu 1930'da Sivas'a ulaşmıştır. Ancak 1929 ekonomik bunalımının ağır etkileri Sivas'tan Erzurum'a uzanacak hattın inşasına başlamaya imkân vermemiş, Sivas-Erzurum demiryolu inşaatına ancak 1933'de başlanabilmiştir. Mühürdarzade Nuri Bey başkanlığındaki bir Türk firmasına verilen hat 19 Aralık 1938'de Erzincan'a, Ekim 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.⁸² Görüldüğü gibi Atatürk döneminde demiryolu inşaatında ağırlık doğu bölgesinde olmuştur. Zira Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara-Konya hattının batısında yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde yapılan demiryollarının % 78,6'sı doğuda inşa edilerek, demiryolu ağı % 46'sı batıda, % 54'ü doğuda olacak şekilde dengelenmiştir.⁸³ Doğu Anadolu'yu batının ticari merkezleri ve limanlara bağlayan demiryolu hatlarının inşası ile bölgedeki üretimde ciddi artışlar yaşanmıştır. Erzurum il sınırları içinde 1934 yılında 78 bin ton olan tahıl üretimini 1938 yılında 372 bin tona, aynı yıllar arasında Kars il sınırları içindeki tahıl üretimini 67 bin tondan 264 bin tona yükselmiştir.⁸⁴

Yukarıda değinilen Ankara-Sivas ve Sivas-Erzurum hatlarının inşasında, siyasi ve askeri düşünceler iktisadi ihtiyaçların önüne geçmiştir. Zira yapılan demiryolları ve bunların güzergâhlarının belirlenmesinde, öncelikle ülkenin

⁸⁰ Yıldırım, *a.g.e.*, s. 77.

⁸¹ Hüseyin Yakup, "Samsun-Sivas Hattı", *Demiryolları Mecmuası*, VI/61, Mart 1930, s. 12.

⁸² *Ayin Tarihi*, 61, I. Kanun 1938, s. 7.

⁸³ *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 442-443, 2006/2-3, s. 25.

⁸⁴ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye III, I. Dünya Savaşı'ndan 1971'e*, Gözlem Yayınları, İstanbul 1976, s. 1308.

savunulması ve güvenliği ön planda tutulmuştur.⁸⁵ Aynı dönemde inşa edilen diğer hatlarda ise iktisadi düşünceler esas etken olmuştur. Yukarıda değinildiği gibi Atatürk dönemi demiryolu politikasının iktisadi amacı, ülke içinde iktisadi bütünlüğü sağlamak olmuştur. Bu bağlamda üretim bölgeleriyle tüketim bölgelerini birbirine bağlayarak ülke içinde mal akımının düzenlenmesine çalışılmıştır. Ayrıca demiryolu politikasının saptanmasında üretimi artırma amacı güdülmüş, hat döşenecek bölgelerin toprak üstü ve toprak altı zenginlikleri göz önünde tutulmuştur. Bu bağlamda “Taş Kömürü Hattı” diye anılan 397 kilometrelik Irmak-Filyos hattı dikkate değer. Bu hat Ereğli’yi Ankara-Sivas hattına bağlayarak Orta Anadolu endüstrisinin gereksinim duyduğu kömürün bölgeye götürülmesi amacıyla inşa edilmiştir. “Bakır Hattı” diye anılan Fevzipaşa-Malatya-Ergani demiryolu ile çıkarılan bakırın, merkeze ve dış pazarlara sevk edilmek üzere İskenderun limanına ulaştırılması hedeflenmiştir. Adapazarı-Eskipazar Hattı ile bu yörenin orman zenginliklerinden faydalanılması düşünülmüştür.⁸⁶ “Krom Hattı” diye anılan Kütahya-Balıkesir hattı ise Ankara-İzmir hattını 100 kilometre kadar kısaltmış ve Ankara’yı Bandırma-Soma-İzmir hattına bağlamıştır.⁸⁷

Atatürk dönemi demiryolu politikası, 1930’lu yıllarda uygulanmaya başlayan Devletçilik politikasının önemli bir aracı olmuştur. 1920’li yıllarda izlenen özel

⁸⁵ Dönemin Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran, hatıratında hat güzergâhlarının tespitinde son sözün genelde askerlerde olduğunu nakleder; “...hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştu. Mühendisler, Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu. Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhının tâyinde ekonomik düşüncelerle askeri mülahazalar çarpışır dururdu ve son sözü daima askerler söylerdi. Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin, aynı zamanda, çok ta pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülahazaya rağmen hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametin takip edilmesi tekrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmişti... Merhum Fevzi Çakmak’ın yine askerlik mülahazasıyla, bütün ısrarlara rağmen, kabul etmediği bir güzergâh da Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Elazığ’dan geçirilmesi isteği idi. Elazığ halkı hattın, ufak bir kavis çizerek, kasabalarından geçmesini istiyor ve mütehasıslar bunda ne yüksek maliyet bakımından ne de hattın uzaması bakımından bir mahzur görmüyorlardı. Fakat Genel Kurmay hattın daha cenuptan ve Elazığ’a uğramadan geçirilmesinde ısrar ediyordu. Ben bu keyfiyeti İsmet Paşa’ya anlatmış ve Elazığlıların ricalarını kendilerine iblağ etmiştim. İsmet Paşa’da halkın ricasını destekleyen vekâlet nokta-i nazarını terviç ederek Genel Kurmay Başkanına terviçkâr ve iltizamkâr bir yazı yazdırdı. Fakat merhum Mareşal bu başvekalet yazısına verdiği cevapta, hattın yine cenuptan geçmesinde ısrar etmişti.... Hat genel kurmayın isteğine uygun olarak Elazığ kasabasının 24 kilometre cenubundan Diyarbakır istikametine doğru geçti ve sonradan Yolçatı – Elazığ hattıyla Elazığ kasabası umumi şebekeye bağlandı.”; Hilmi Uran, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1959, s. 238 – 240.

⁸⁶ Yavuz, a.g.m., s. 89.

⁸⁷ Zarakoğlu, a.g.m., s. 580.

kesim liderliğinde sanayileşme politikasının istenen sonucu vermemesi ve dünya ekonomik bunalımının yarattığı koşullar iktisadi sahada ‘Devletçilik’i ön plana çıkarmıştır. Buna göre sanayileşmede liderliği devlet üstlenecek ve yerli hammaddeye dayalı bir sanayi sektörü kurularak ithal ikamesi sağlanacaktır. 1934’de uygulamaya giren Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı’na göre yapılan yatırımlar sonucunda kısa zamanda şeker, cam, çimento, yünlü ve pamuklu dokuma gibi birçok temel tüketim malının ithal ikamesi sağlanmıştır. Bu dönemde izlenen demiryolu politikası, ülke içinde ucuz ve güvenli bir ulaşım ağı yaratarak sanayileşme hamlesine hizmet etmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi, bazı hatlar hammadde üretim bölgelerini sanayi bölgelerine bağlamak için inşa edilmiştir. 1933-1940 döneminde toplam devlet yatırımlarının yarısının ulaşım ve altyapı yatırımlarına, % 27,8’inin demiryoluna yapılmış olması sanayileşme ile ulaşım altyapısı arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır.⁸⁸ Demiryolları, tarımsal üretimin artmasını sağlayarak da devletçi sanayileşme programına hizmet etmiştir. Zira o dönemde nüfusun % 80’ini barındıran tarım sektörü, sanayileşme için gerekli sermaye, hammadde, döviz ve iç pazarı sağlayacak yegâne kaynaktır.⁸⁹ Nitekim ülkenin iktisadi olarak bütünleştirmeyi hedef alan demiryolları, özellikle Orta ve Doğu Anadolu’daki tarımsal üreticileri pazarlara bağlayarak, düşen fiyatlara rağmen tarımsal üretimin artmasına yardımcı olmuştur.⁹⁰

1925-1939 döneminde demiryolu ağı 3957 kilometreden 7324 çıkarılmıştır. 1925-1940 yılları arasında yılda ortalama 224 kilometre demiryolu inşa edilmiştir.⁹¹ Dünya ekonomik buhranının etkilerinin yoğun bir şekilde hissedildiği 1930’lu yıllar için bu rakam büyük bir başarıdır. Atatürk döneminde büyük bir atılımla gelişen demiryollarının ulaştırma ve genel olarak ekonomiye olan olumlu etkisini aşağıdaki rakamlarla değerlendirmek mümkündür;

⁸⁸ Şahin, *a.g.e.*, s. 61’deki tablodan.

⁸⁹ Şahin, *a.g.e.*, s. 23.

⁹⁰ Pamuk, *Türkiye’nin 200 Yıllık...*, s. 196.

⁹¹ *İstatistik Göstergeler 1923-2011*, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara 2012, s. 423’deki tablodan.

Tablo.1-Demiryollarında Taşınan Bazı Malların 1924 ile 1932-33 Miktarlarının Kıyaslanması⁹²

Taşınan mal	1924 yılı (Ton)	1932-1933 yılı (ton)
Buğday	47.467	181.085
Arpa	22.721	39.540
Un	13.973	55.235
Pirinç	1.395	5.695
Maden Kömürü	8.271	33.686
Krom	2.777	27.483

Tablo.2-Demiryollarında Kilometreye Göre Yolcu ve Yük Taşıma Oranlarının Gelişimi⁹³

Yıllar	İşletilen Hat (km)	Yolcu\Km. (000.000)	Yük (Ton)\Km. (000.000)
1924	1.378	-	158
1928	2.453	300	283
1932	3.878	269	362
1935	5.842	630	653
1939	6.890	1.430	1.564

Sonuç

Osmanlı yönetimi XIX. yüzyıl ortasında yaygınlaşmaya başlayan demiryolu teknolojisinin önemini anlamakta geç kalmamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Demiryollarının üretim ve ticaret hacmini artırarak, imparatorluğun son yüzyılı boyunca sürdürülen modernleşme hamlesinin ihtiyaç duyduğu gelir artışını sağlayacağı beklentisi bu tercihte önemli rol oynamıştır. Ayrıca yine modernleşme hareketinin gereği merkezi denetimin kuvvetlendirilmesi kaygısı demiryolunun önemini daha da artırmıştır. Ancak teknolojik-ekonomik yetersizlikler ve siyasi bağımlılık Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten bölgeleri liman kentlerine bağlama amacını gütmüş, ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri

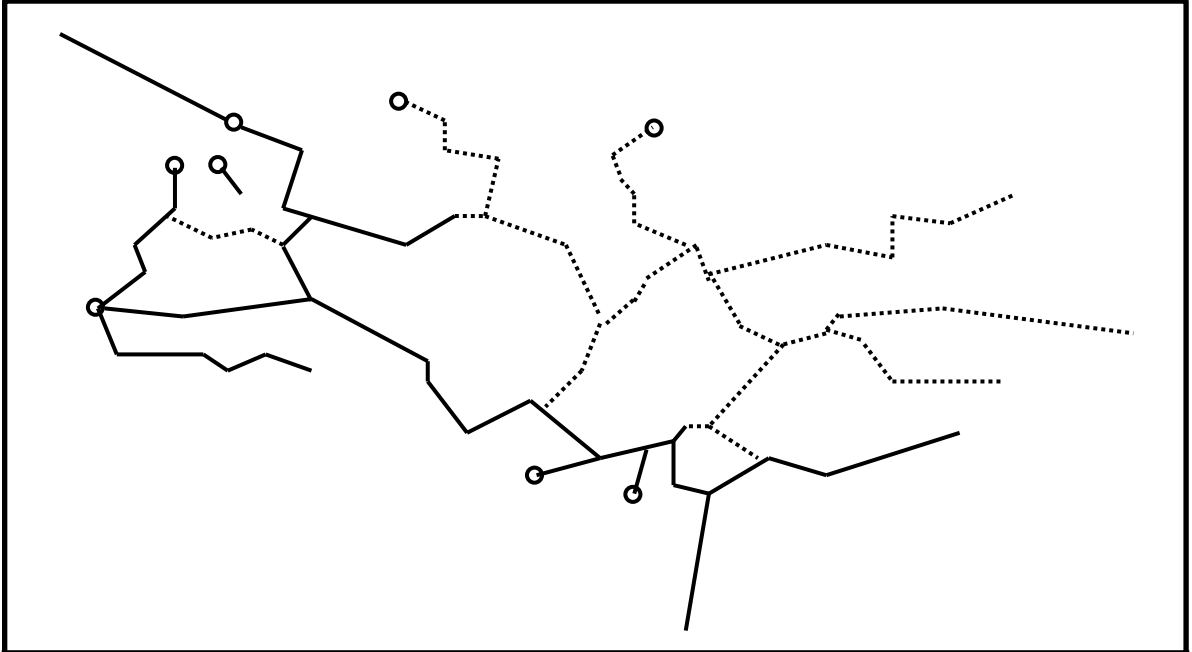
⁹² Yavuz, a.g.m., s. 89.

⁹³ Tekeli-İlkin, a.g.m., s. 159'da Tablo.5'den.

gereklilikler göz ardı edilmiştir. Ayrıca Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araç olmaktan kurtulamamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nden yaklaşık 4000 kilometrelik demiryolu ağı miras almıştır. Cumhuriyeti kuran kadrolar, demiryolunu bir ulaştırma vasıtasının ötesinde ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik bütünlüğünü sağlamanın ve iktisadi kalkınmanın temel aracı olarak görmüştür. Onlara göre, demiryolu ülke savunmasında toptan ve tüfekten daha önemli bir silahtır. Bu bağlamda mevcut demiryolu millileştirilirken, yeni hatların inşasıyla birbirinden kopuk olan demiryolu şebekesi bütünleştirilmeye çalışılmıştır. Ülkenin sınırlı kaynakları zorlanarak “*bir karış fazla şimendifer*” politikası esas alınmış, ülkeyi “*demir ağlarla örmek*” gurur meselesi yapılmıştır. Dönem boyunca yerli sermayeye dayanarak yılda 200 kilometreden fazla demiryolu hattı inşa edilmiştir. Genç Cumhuriyet'in mali ve teknolojik imkânları yanında 1930'lu yıllarda dünya geneline hâkim olan ekonomik buhran şartları göz önüne alındığında önemli bir gelişme gösterildiği açığa çıkar.

Cumhuriyet kadrolarının demiryolundan beklentileri, temelde Osmanlı yönetimininkinden farklı olmamıştır. Ancak Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nin aksine, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, dış baskılarla değil ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır.



Şekil 1: Şekildeki düz çizgiler Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryolu hatlarını, daireler ise limanları göstermektedir. Bu tarz demiryolu ağları, “ağaç biçimli” olarak tanımlanmakta ve koloni tipindeki ekonomilerde sık rastlanmaktadır. Hatlar, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacıyla inşa edildiğinden, demiryolu sistemi ülke içi pazarları birbirine bağlayacak, ekonomik ve siyasi bütünleşmeyi sağlayacak “ağ biçimi” örüntüye dönüşmemiştir. Kesik çizgiler ise Cumhuriyet döneminde inşa edilen hatları göstermektedir. Bu hatların inşası ile demiryolu “ağ biçimi” örüntüye kavuşmuştur.

Kaynakça

Arşivler ve Resmi Kaynaklar

İstatistik Göstergeler 1923-2011, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara 2012.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.II, İ.1, C:I, T.B.M.M. Matbaası, 1975.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası, 1975.

Türk İstiklal Harbi I, Mondoros Mütarekesi ve Tatbikatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992.

Kitap ve Makaleler

Abisel, M. Arslan, *Bir Karış Şimendifer, Ulaştırma Notları IV*, Ar Basımevi, Ankara 1948.

Akyıldız, Ali, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

Archer, Christon I.– Herwig, Holger H. – Ferris, Jhon R. – Travers, Timoty E., *Dünya Savaş Tarihi*, Tümsamanlar Yayıncılık, İstanbul 2006.

Arslan, Mukaddes “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 47-82.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997.

Atatürk'ün Bütün Eserleri (1922 – 1923) XIV, Kaynak Yayınları, İstanbul 2004.

Atatürk'ün Bütün Eserleri (1924 – 1925) XVII, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005.

Ayın Tarihi, 61, I. Kanun 1938.

Barda, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul 1958.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılap Tarihi*, 2/3, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951.

Boratav, Korkut, *Türkiye'de Devletçilik*, İmge Yayınevi, Ankara 2006.

Can, Bilmez Bülent, “Suya Düşen Bir ‘Tatlı Hayal’ Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-1923)”, *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 165-204.

- Demiryolları Mecmuası*, VI, s. 66-70.
- Demiryollarımız*, Demiryolları Dergisi Yayını, Ankara 1958.
- Durna, Tezcan, *Kemalist Modernleşme ve Seçkinlik*, Dipnot Yayınları, Ankara 2009.
- Earle, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003.
- Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.
- Erickson, Edward J., *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı (1914-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2011.
- Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.
- Günçan, Ömer Kamil, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992.
- Gürel, Ziya, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk II", *Belleten*, XLIV/175, Temmuz 1980, s. 541-573.
- _____, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI", *Belleten*, L/191, Temmuz 1986, s. 870 - 872.
- Hall, Richard C., *Balkan Savaşları (1912-1913)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003.
- Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, VI/20, Haziran 1957.
- Hülagü, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 25-46.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi VI*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1983.
- _____, *Osmanlı Tarihi VII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1977.
- _____, *Osmanlı Tarihi VIII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.
- Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993.
- Kaşıkçıoğlu, Hilmi, "Büyük Önder Atatürk'ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden", *Demiryolu Dergisi*, 569, Mayıs 1973.
- Kaynak, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, 5, Haziran-Temmuz 1984, s. 81-83.
- Komisyon, *Osmanlı Askeri Tarihi (1792-1918)*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013.
- Komisyon, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, ed. Marian Kent, Alfa, İstanbul 2013.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008.
- Meray, Seha – Olcay, Osman, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara 1977.
- Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları I*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1988.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2008.
- Ökcün, Gündüz, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara 1981.
- Özdemir, Mehmet, "Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkisi", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri, Bildiriler*, Gnkur.Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 369-402.
- Pamuk, Şevket, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014.
- _____, *Osmanlı Ekonomisi'nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005.
- _____, "Türkiye'de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın", *Toplumsal Tarih*, I/5, Mayıs 1994.
- _____, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi III*, İletişim Yayınları, s. 653-665.
- Parvus Efendi, *Cihan Harbine Doğru Türkiye*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2013.
- Rathman, Lothar, *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Berlin-Bağdat*, Belge Yayınları, İstanbul 2001.
- Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2017.
- Tekeli, İlhan – İlkin, Selim, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 125-164.
- _____, "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler III*, T.T.K. Basımevi, Ankara 1989, s. 1649-1660.
- Toprak, Zafer, *Darwin'den Dersim'e Cumhuriyet ve Antropoloji*, Doğan Kitap, İstanbul 2012.
- Tütengil, Cavit Orhan, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul 1961.
- Uran, Hilmi, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1959.
- Uyar, Hakkı, *Tek Parti Dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2013.
- Yakup, Hüseyin, "Samsun-Sivas Hattı", *Demiryolları Mecmuası*, VI/61, Mart 1930.

- _____; “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıldönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryolları Mecmuası*, 1933, s. 104-105.
- Yavuz, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2010, s. 83-92.
- Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye III, I. Dünya Savaşı'ndan 1971'e*, Gözlem Yayınları, İstanbul 1976.
- Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001.
- Zarakoğlu, Avni, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, VII/3, Ankara 1950, s. 573-589.