

ATATÜRK'ÜN DOĞU ANADOLU DEMİRYOLU POLİTİKASI VE ERZURUM'A ŞİMENDİFERİN GELİŞİ

Arş.Gör.Şaban ORTAK*

Ülkelerin ve bölgelerin iktisadi hayatında, savunmasında önemli bir yeri olan yolların, o bölgenin medeniyet nimetlerinden faydalanmasında da çok büyük etkileri bulunmaktadır. Tarihin ilk çağlarından beri kullanılan kara, deniz, demir ve hava yollarının her birinde durum aynıdır.

İktisadi gelişmenin itici gücü olan yollar ve nakliye vasıtaları, Atatürk'ün deyimiyle "milli mevcûdiyetin maddî ve siyasî kan damarlarıdır"¹. Yollar, milletlerin refah ve mutluluğunu artıran birer vasıta olmakla birlikte ülke savunması için modern silahlar gibi vazgeçilmez bir ihtiyaçtır. Çünkü silah ve askerini düşmandan önce savaş alanına sevkedemeyen devletler yenilmeye mahkûmdurlar. Yolların bu önemini Mustafa Kemal'in 1931'de demiryolu için söylediği şu sözde bulmak mümkündür: "Demiryolu memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır"².

Medeniyetin, teknik gelişmelerin geniş bölgelere yayılması, o bölgenin de bunlardan istifadesi ancak demiryolları ve diğer ulaşım vasıtaları ile mümkündür. Nitekim 1 Ekim 1922'de TBMM açış nutkunda Mustafa Kemal, bu hususu şöyle dile getirmektedir: "Medeniyetin bugünkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müsteassirdir"³. Mustafa Kemal, aynı konuşmasında, "demiryolu gibi yatırımları gerektiğinde milletin evladı ve menabii ile gerçekleştirileceğini, milli çıkarlarımıza uymayan imtiyazlar

* Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Araştırma Görevlisi

1 Cihat İmer, Atatürk'ten Seçme Sözler, Remzi Kitabevi, II.Baskı, İstanbul, 1984, s.123.

2 İmer, Atatürk'ten Seçme Sözler, s.125.

3 Mahmut Maan, Gazi Paşa Hazretleri Demiryolu Muhibbi ve Türk İllerinde Demiryolları, Amedi Matbaası, İstanbul, 1925, s.6.

vererek yapılmayacağını" açıklamakla gelecek yıllarda uygulanacak yatırım politikalarının esasını da açıklamış oluyordu.

Mustafa Kemal, ülkeyi demiryolu ve karayolu ağı ile örmek suretiyle mamur hale getirmeyi halkın daha müreffeh ve daha medeni yaşaması için gerekli sayıyordu. O'nun bu görüşünü aşağıdaki sözlerinde bulmak mümkündür: "Demiryolu, bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir ışıktır"⁴. Demiryolu refah ve umran yoludur"⁵.

Doğu Anadolu'da Demiryolu Çalışmaları

Osmanlı Devleti'nin 1856'da İngilizlere verdiği imtiyaz neticesinde yapılan İzmir-Aydın ve Köstence-Çernovoda hatlarının 1860'da açılmasıyla, Avrupa'dan biraz geç de olsa demiryollarına kavuşmuş oluyorduk. Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı maliyenin bozuk olması nedeniyle yabancılara verilen imtiyazlarla mümkün olabiliyordu. Bu imtiyazların içinde hattın işletilmesi, hattın çevresindeki madenlerin ve diğer tabii kaynakların kullanımı ve kâr garantisi gibi menfaatlerimize aykırı şartların yer aldığı görülmektedir. Ancak bu bir bakıma mecburiyetten kaynaklanmaktaydı.

Osmanlı Devleti, Abdülmecit devrinden itibaren ülkenin çeşitli bölgelerinde demiryolu inşası için İngiliz, Fransız, İtalyan, Alman ve Ruslar'a imtiyazlar vermekteydi. Bu cümleden olarak Erzurum-İran hattı için de batılı şirketlerle anlaşmalar yapılmıştı. Ancak diğer birçok hattın inşasında olduğu gibi bu anlaşma da fiiliyata geçirilemedi⁶.

Yabancı şirketler Osmanlı Hükümetlerine demiryolu yapımı için çeşitli tarihlerde anlaşma teklifi vermişlerdir. Ancak bu şirketlerin teklif ettikleri

4 İmer, Atatürk'ten Seçme Sözler, s.130.

5 Maan, Türk İllerinde Demiryolları, s.56.

6 İskender Yılmaz, I.TBMM'nde Basın, Haberleşme ve Ulaştırma ile İlgili Çıkan Kanun ve Kararnameler (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniv. Atatürk İlk. ve İnk.Tarihi Enst. Erzurum, 1989, s.57.

demiryolu hattı güzergâhlarının geçtiği bölgelerin I.Dünya Savaşı'ndan sonra o devletlerce işgal edilmesi dikkati çekmektedir. İngilizler'in Arabistan ve Batı Anadolu, İtalyanlar'ın Antalya ve iç kesimlerinde, Fransızlar'ın Suriye'de, Ruslar'ın Karadeniz kıyısında hat inşa teklifleri, sonraki işgalleriyle bir tesadüf eseri değil milli politikaların bir neticesi olarak benzeşmektedir. Diğer yandan bu şirket yada devletlerin hat güzergâhlarını Osmanlıların iktisadi ihtiyaçlarına göre değil de kendi ülkelerinin menfaatleri doğrultusunda tesbit etmeleri bir başka dikkat çekici olaydır*. Bu arada Berlin-Bağdat ve Doğu Anadolu'da demiryolu inşa teklifleri veren Almanları unutmamak gerekir. Bu hat ile İngilizlerin Hindistan yolunu kesmek ve Ortadoğu petrollerinden pay almak Almanların amaçları arasında yer almaktaydı.

Doğu Anadolu'da demiryolu inşası için yapılan çalışmalar arasında Avusturya Demiryolu Baş Mühendisi Presel'in layihasını da zikretmek gerekir. İran transit ticaretinin denetimi için gerekli olan Trabzon-Bayburt-Erzurum-Hasankale hattı inşası ve bunun diğer hatlarla birleştirilmesini teklif eden Presel, bu hatta Hasankale'den sonra Muş-Tatvan-Bitlis'e uzanacak ikinci derecede bir hat eklenmesini de önermektedir⁷.

Presel ayrıca, Anadolu'nun diğer bölgelerine yapılacak hat güzergâhlarını da içeren bir layihayı Nafia Nezareti'ne sunmuştur* .

* 16 Kasım 1858'de İzmir Alsancak İstasyonu'un temel atma töreninde konuşan İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe'in şu sözleri bu hususa çok güzel örnek teşkil etmektedir: "Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye'ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz." Kayabaş, Leyla Karabulut, Cumhuriyet Hükümetleri Ulaşım Politikaları (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul, 1993, s.23.

7 Mahmut Maan, Türk İllerinde Demiryolları, s.18-19.

* Wilhem Von Presel, Avusturya Demiryolları Baş Mühendisi olup, 1872'de Nafia Nazırı Ethem Paşa'nın daveti ile Türkiye'ye gelmiştir. 5 sene ülkemizde kalan Presel demiryolu inşaatı, hattın tesbiti, öncelik sırası v.s içeren bir layihayı hükümete sunmuş ve projeye başlangıç olarak Haydarpaşa-İzmit hattının inşasına nezaret etmiştir. 1896'da tekrar İstanbul'a gelen Presel'in diğer projeleri Alman İmparatoru II.Wilhem'in İstanbul ziyareti ve demiryolu imtiyazını Alman şirketi adına alması ile akamete uğramıştır. Presel 1902'de

imzalanmasından önce başlamıştı. Bu çalışmalardan en önemlisi "Chester Projesi" olarak bilinen Şarkî Anadolu Demiryolu Projesi'dir.

Bu proje daha önce Osmanlı Hükümetleri'ne de sunulmuş, hatta bazı anlaşmalar da yapılmıştı. Ancak savaş ve diğer nedenlerle fiiliyata geçirilememişti. Daha Lozan görüşmeleri sırasında bu proje yeniden gündeme geldi. Mister Chester, Nafia Nazırı Feyzi Bey ile yaptığı görüşmelerden sonra mukavele imzasına muvaffak olmuştu. Bu projenin en göze batan yanları, hattın maden bölgelerinden geçmesi, hattın iki yanında 20'şer km.lik sahadaki madenler ve diğer tabii kaynakların 99 yıllığına şirketçe işletilmesi, bu işletmeden vergi alınmamasıdır¹¹. Bu proje birçok eleştirilere maruz kalmıştır. Bunlar içinde; Ermeni dostu olan Chester'in hat güzergâhlarını tesbit ederken (I. Dünya Savaşı öncesi) Ermenilerin yoğun olduğu bölgelerden geçirmesi de yer almaktadır¹². Bu anlaşmanın eleştirilen bir diğer tarafı da, barışın beklemeyen ve barıştan sonra sayısı artması beklenen teklifleri hesaba katmadan acele ile imzalanmasıdır¹³.

Mister Chester'le yapılan anlaşma tasdik edilmek için 5.2.1923 tarihinde TBMM'ne sunulmuş ve müzakereye başlanmıştır¹⁴. Anlaşma 9 Nisan 1923'te onaylanmıştır. Bu anlaşma aynı zamanda yeni Türkiye'nin ilk yabancı sermaye teşebbüsüdür. Mustafa Kemal, başlangıçta yatırımları milli kaynaklarla gerçekleştirmek niyetinde olmasına rağmen, köyleri, şehirleri imar etmek, madenleri işletmek, bayındırlık hizmetlerini yapabilmek için yabancı sermayenin ülkesine girişine müsaade edebileceğimizi açıklamak durumunda kalmıştır¹⁵. Çeşitli eleştirilere rağmen projenin fiiliyata

11 Fahir Armaoğlu, Türk Amerikan Münasebetleri, T.T.K Basımevi Ankara, 1991, s.29-68; Hüseyin Yusuf, TBMM Aza-yı Muhteremesine Açık Mektup: Şark Demiryolları Cephesinde Amerikalılar, Matbaa-i Amire, İstanbul, 1339, s.29-35.

12 Hüseyin Yusuf, a.g.e., s.18-19.

13 Hüseyin Yusuf, a.g.e., s.23-24.

14 TBMM Zabıt Ceridesi, C.27, s.164-165.

15 Hüseyin Yusuf, a.g.e., s.87-88.

geçirilmesi düşünülmüştür. Nitekim 14.8.1923'te TBMM'ne hükümet programını sunan Ali Fethi Bey, Amerikan şirketinin yakında inşaata başlayacağını müjdelemektedir¹⁶. Ancak bu proje, Musul Meselesi, diğer devletlerin tepkileri ve şirketteki anlaşmazlıklar nedeniyle uygulanamadı* .

Cumhuriyetin İlanından Sonra Doğu Anadolu'da Demiryolu İnşaat Çalışmaları

Doğu Anadolu'da demiryolu inşası için yapılan teşebbüslerden biri de TBMM'nde vuku bulmuştur. Trabzon Mebusu Muzaffer Bey ve arkadaşları "Trabzon-Erzurum Hattı ile Erzincan bağlantısı ve Trabzon Limanı İnşaatı" ile ilgili bir kanun teklifi verdiler (10.4.1924). Bu teklif 1924'de keşif ve hazırlık yapılması 1925'de inşaata başlanmasını öngörüyordu. Kanun teklifi, müzakeresi yapıldıktan sonra kabul edildi¹⁷. Ancak imkansızlıklar nedeniyle bu proje de uygulanamadı.

Diğer yandan Erzurum-Kars Hattı'nın Erzincan'a kadar uzatılması için çalışmalar yapılmaktaydı. Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey bu konudaki hükümetin hazırladığı kanun layihasını Meclise 28.4.1921'de sundu. Savaşın devam ettiği bir dönemde Meclis'e sunduğu bu tasarı ile, Erzurum'a kadar

16 Kâzım Öztürk, a.g.e., s.42.

* Albay Colby M. Chester: 1900 yılında İstanbul'a gelen bir geminin kaptanı olan Chester, Osmanlı Devleti'ndeki yatırım imkanlarını görmüştü. İlk teşebbüsünü 1908 II.Meşrutiyet sonrasında yapan Chester Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da demiryolu yatırımı için teklifte bulundu. Bunun için O.A.D.C. (Ottoman-American Development Company) adıyla bir şirket kurdu. Demiryolu Sivas-Samsun, Sivas-Harpüt-Musul-Kerkük-Süleymaniye, Sivas-Van, Sivas-Halep güzergahını izleyecekti. Asıl gaye Ortadoğu petrolüydü. Bu projeden savaş sırasında bir sonuç çıkmadı. Chester, 1922'de oğlu Arthur Chester ve ortaklarından Clayton Kenedy'i Ankara'ya gönderdi. Anlaşma imzalandı ise de sonuç alınmadı. Geniş bilgi için bkz. Fahir Armaoğlu, Türk Amerikan İlişkileri. TTK Yayını Ankara, 1991; Hüseyin Yusuf, TBMM Aza-yı Muhteremesine Açık Mektup: Şark Demiryollarında Amerikalılar, Matbaa-i Amire, İstanbul, 1339, A.Ü. Seyfettin Özege, Kütüphanesi No:14561.

17 TBMM Z.C. C.8-1, s.537-542.

hattı yapan Ruslar'ın Karabıyık Hanları'na* kadar da tesviyesini yaptıklarını ve hat için gerekli malzemeyi de Kars'a getirdiklerini anlatan Ömer Lütfi Bey, hattın inşaat masrafı olarak 1.070.000 lira tahmin edildiğini ve bunun 538.000 liralık kısmını bu sene tahsisini istemiştir. Yapılan görüşmeler sonunda teklif oy çokluğu ile kabul edildi¹⁸. Maalesef bu hat da tahmin edilen sürede tamamlanamamıştır.

Lozan Anlaşması'nın imzalamasından sonra yeni Türkiye Cumhuriyeti, bayındırlık alanında hızlı bir atılıma girişmiştir. Bir taraftan devletleştirme çalışmaları devam ederken diğer yandan yeni demiryolları inşa ediliyordu. 22 nisan 1924 tarih ve 506 sayılı yasa ile Anadolu'daki demiryollarının satın alınmasına başlandı. Anadolu Demiryolları 1928, Mersin-Adana İşletmesi 1929, Bursa-Mudanya 1931, İzmir-Afyon 1934, Aydın Demiryolu 1935, Şarki Demiryolları 1937'de satın alınmıştır¹⁹.

Bu arada demiryolu yapımı ve işletmesi devlet tekeline alınmış ve bu işleri gerçekleştirmek için bazı yasal düzenlemeler yapılmıştır. Nitekim 31 Mayıs 1927'de çıkarılan 1042 sayılı "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi Teşkilat ve Vezaif Kanunu" ile bu birimin görev ve yetkileri belirlenmiştir.

Türkiye'nin yol probleminin halledilmesi çok para ve işgücünü gerektiyordu. Buna bir çözüm olmak üzere 1921'de "Tarfık Bedel-i Nakdisi" lüzümü ile 18-60 yaş arası her erkek (asker, sakatlar hariç) bu vergiye tabi tutulmuştu. Bu kanuna ek olarak 1925'te "Mükellefiyet-i Bedeniye" kanunu çıkarılmıştır. Böylece bütçeden demiryolu ve karayolu yapımı için daha az masraf yapılması sağlanmıştır²⁰.

* Bugünkü Kandilli

18 TBMM Z.C. C.10, s.118-122.

19 Kayabaş, a.g.e., s.60-80.

20 Kayabaş, a.g.e., s.61.

Mustafa Kemal "Sonbahar Gezisi" çerçevesinde Trabzon'da bulunurken 13 Eylül 1924'de Erzurum ve çevresinde meydana gelen deprem haberini aldı. Büyük yıkıntı ve kayıpların olduğunu öğrenen Mustafa Kemal, Erzurum Valisi'ne telgraf çekerek üzüntülerini ve Erzurum'u ziyaret edeceğini bildirmişti. Bu sırada kendisini ziyarete gelen heyete de hemşehrilerini ziyaret edeceğini söylemiştir. Gerçekten de Mustafa Kemal, Erzincan üzerinden 30 Eylül 1924'te Erzurum'a geldi. Ilıca'da görkemli bir törenle karşılanan Mustafa Kemal, çeşitli ziyaretler yapmış, Cumhuriyet Caddesi'nin açılışını yapmış, depremden zarar görenleri ziyaret ederek onları teselli etmiştir²¹.

30 Eylül 1924 akşamı şerefine verilen yemekte bir konuşma yapan Mustafa Kemal, "depremden duyduğu üzüntüyü, yaraların sarılacağını ve hükümetin mağdurların yanında olduğunu, kendisinin de bizzat ilgileneceğini" söyledi. Konuşmasının devamında bir müjde vardı ve bunu şöyle ifade ediyordu: "Efendiler! Buraya gelirken ayrı ayrı mıntukalardan geçerek geldim. Memleketin şarkı ve garbi ve merkezi arasındaki irtibat cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derece için hayati bir mesele addediyorum ve hükümetinde buna aynı ehemmiyeti vermekte olduğunu ve memleketin ahsa-yı şarkı ile aksa-yı garbının medeni vasıtalarla birkaç sene zarfında behemahal birleşeceğini size temin ederim"²².

Mustafa Kemal Atatürk, memleketin kalkınma hamlelerini yakından takip ediyor ve yeni hedefler gösteriyordu. Nitekim O, 1 Kasım 1928'de TBMM'nin üçüncü dönem ikinci yasama yılı açış nutkunda; "Sivas'tan Erzurum'a gidecek demiryolu ile iştilgal etmek zamanı gelmiştir" diyordu²³. Diğer yandan Ankara-Sivas hattı inşası için çalışmalar hızla devam ediyordu.

21 Mehmet Önder, Atatürk'ün Yurt Gezileri, Ankara, 1975, s.149.

22 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C.2, s.210-212.

23 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C.1, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 4.Baskı, Ankara, 1989, s.376.

Bu arada bütün dünyayı sarsan 1929-30 "Ekonomik Buhranı" Türkiye'yi de etkilemişti. Buna rağmen bu hat tamamlanarak 30 Ağustos 1930'da İsmet İnönü tarafından açıldı²⁴.

Sivas-Erzurum Hattı inşası için 27 Mayıs 1933'te 2200 Sayılı Kanun çıkarılarak çalışmalara başlandı. Ancak hattın inşasına gerekli kaynağı bulmak önemli sorundu. Bunun için 18 Kasım 1933'te 2463 Sayılı Sivas-Erzurum Hattı İnşası İçin Dahili İstikraz Akdi Kanunu" çıkarıldı²⁵. Bu şekilde hattın tamamlanması için 20.11.1940 tarihine kadar çeşitli aralıklarla yedi defa borçlanma kanunu çıkarılması ile kaynak elde edilmiştir²⁶. Bu arada hattın inşasına verilen önem Atatürk'ün direktifi ile, 8.11.1937'de kurulan Celal Bayar hükümeti programına şu şekilde yansımıştır: "Milli şefimizin direktifleriyle Cumhuriyetin ilk yıllarında başlattığımız demiryolu inşaatı siyasetimiz hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile tatbik olunacaktır. Bunun için Sivas-Erzurum ve Diyarbakır-İran hatlarını tamamlamaya çalışacağız"²⁷.

Sivas-Erzurum hattı inşası devam ederken Mustafa Kemal'in çalışmaları yakından takip ettiğini, O'nun TBMM'ndeki açılış konuşmalarından anlıyoruz. Nitekim 1 Kasım 1937'deki konuşmasında, "seneye Erzincan'a varacağını" söylediği hat, 1938'de Erzincan'a ulaşmıştır. Yine 1 Kasım 1938'de kendi hasta olduğu için, Başvekil Celal Bayar tarafından okunan nutkunda, "bu yıl Erzincan'a varan demiryolunun seneye Erzurum'a vasıl olacağını müjdeliyordu"²⁸. Gerçekten de demiryolu hattı 1939'da Erzurum'a varmıştı, ancak O, bu mutlu anı göremeden 10 Kasım 1938'de hayata veda etmişti.

24 Kayabaş, a.g.e., s.79.

25 T.C. Resmi Gazete, Sayı:2307.

26 Gotthard Jaeschke, Türkiye Kronolojisi, TTK Basımevi, Ankara, 1990, s.38-39.

27 Kâzım Öztürk, a.g.e., s.198-199.

28 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C.I, s.427.

Sivas-Erzurum hattının tamamlanmasından sonra ilk tren 6.9.1939'da geldi²⁹. Resmi açılışı ise 20 Ekim 1939'da Nafia Vekili General Ali Fuat Cebesoy tarafından yapıldı³⁰. Bu arada hattın Erzurum sınırları içindeki 95 km.lik kısmının inşaatı 1935'te başlamış ve 1939'da tamamlanmıştır. Bu inşaat için 6.560.000 lira istasyon ve binalar için yapılan masraflarla bu rakam 9.176.190 liraya ulaşmıştır³¹.

Böylece Sivas-Erzurum hattının tamamlanması ile Edirne'den Kars'a kadar ülkenin bir ucundan bir ucuna uzanan demiryolu hattı tamamlanmış oluyordu. Bunun yanında bu hatta çeşitli yerlerde tali yollar eklenerek, Atatürk'ün 1923'te göstermiş olduğu hedefin önemli bir aşaması gerçekleştirilmişti. Çünkü O, İkdam Gazetesi'nde yayınlanan konuşmasında şöyle diyordu: Memleketimizi şimendüferlerle, üzerinde otomobiller çalışan şoselerle şebeke haline getirmek zorundayız"³².

Demiryolunun tamamlanması bölge ekonomisinde önemli bir gelişmenin yaşanmasına neden olmuştur. Bölgenin madenleri, tarım ürünleri, canlı hayvan ve hayvan ürünleri ihtiyaç olan bölgelere daha kolayca nakledilebilmiştir. Ulaşım kolaylaşmış ve bölgenin savunması için gerektiğinde asker sevkiyatının daha az zamanda gerçekleştirilmesine imkân sağlanmıştır.

29 Jaeschke, a.g.e., s.17.

30 Jaeschke, a.g.e., s.19.

31 Şimendiferin Kavuştuğu Gün Erzurum, Erzurum, 1939, s.114.

32 İmer, a.g.e., s.120.