





Çakıcı, Derya, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikalarında Karadeniz Bölgesi (1923-1938)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 9/19, ss.417-438.
DOI: 10.31765/karen.1265809

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.

This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

* Araştırma Makalesi / Research Article

**  Dr.,
Trabzon/TÜRKİYE
 deryatatlidil61@yahoo.com
ORCID : 0000-0002-8251-4931

Anahtar Kelimeler: Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet, Demiryolu

Keywords: Mustafa Kemal Atatürk, The Republic, Railway

ATATÜRK DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKALARINDA KARADENİZ BÖLGESİ (1923-1938)*

Derya ÇAKICI**

Öz: Demiryolları 19. yüzyılın ortalarından itibaren öncelikle Avrupa'da, ardından da dünyanın hemen her yerinde en önemli ulaşım aracı olarak ön plana çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapım çalışmaları 1850'li yıllarda başlamış ve bu yolların birçoğu yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla inşa edilmiştir. Yabancı devletlerin kendi siyasi ve iktisadi emelleri doğrultusunda kurulan demiryolları daha çok ülkenin batı bölgelerine yapılmış, Karadeniz bölgesi, İç Anadolu ve Doğu Anadolu bölgeleri ihmal edilmiştir. Ayrıca bu bölgelerde demiryollarının bulunmaması, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı dönemlerinde bir eksiklik olarak görülmüştür. Bu sebeple de Cumhuriyet döneminde yol politikasına ayrı bir önem verilmiş, ülkenin doğusu ile batısı arasında bir bütünlük kurulmaya çalışılmıştır. Atatürk dönemi demiryolu politikasının en önemli hedefi; milli sermaye ile demiryolları inşa etmek ve yabancı şirketlerin ellerinde bulunan demiryollarını satın alarak millileştirmektir. Bu hedef doğrultusunda, Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu şebekesini kısa süre içerisinde genişletmek için yoğun bir inşa ve satın alma sürecine gidilmiştir. Karadeniz bölgesinde inşa edilen demiryolları ile bölgenin zengin tarım ürünleri, madenleri ve daha birçok zenginliği iç bölgelere, batıya ve doğuya taşınabilme imkânı bulmuştur. Bu çalışmanın amacı 1923-1938 yılları arasında uygulanan demiryolu politikalarını Karadeniz bölgesi üzerinden incelemek, demiryollarının yapım süreçlerini ve ülke üzerindeki etkilerinin neler olduğunu ortaya çıkarmaktır.

THE BLACK SEA REGION IN THE RAILWAY POLICIES OF THE ATATURK PERIOD (1923-1938)

Abstract: Since the mid-19th century, railways have come to the forefront as the most important means of transportation, first in Europe and then almost everywhere in the world. The first railway construction works in the Ottoman Empire started in the 1850s and most of these roads were built with concessions granted to foreign companies. The railroads established in line with the political and economic ambitions of foreign states were mostly built in the western regions of the country, while the Black Sea region, Central Anatolia and Eastern Anatolia regions were neglected. In addition, the lack of railroads in these regions was seen as a deficiency during the First World War and the War of Independence. Considering all

Geliş Tarihi / Received Date: 15.03.2023

Kabul Tarihi / Accepted Date: 05.09.2023

these, a special importance was given to the road policy in the Republican period and an integrity was tried to be established between the east and the west of the country. The most important goal of Atatürk's railway policy was to build railways with national capital and to nationalize the railways owned by foreign companies by purchasing them. In line with this goal, an intensive construction and procurement process was undertaken in the early years

of the Republic to expand the railroad network in a short period of time. With the railroads built in the Black Sea region, the rich agricultural products, mines and many other riches of the region found the opportunity to be transported to the interior, west and east. The aim of this study is to examine the railway policies implemented between 1923 and 1938 through the Black Sea region and to reveal the construction processes of the railways and their effects on the country.

Giriş

19. yüzyılda Avrupa'da başlayan ve ardından bütün dünyaya yayılan ulaşım ve iletişimdeki gelişmeler ile birlikte Avrupa ülkeleri ekonomik, siyasi ve kültürel bakımdan büyük ve köklü dönüşümler yaşamaya başlamıştır. Bu yüzyıl içerisinde ulaşım alanında yaşanan en büyük gelişmelerden biri demiryollarının kullanılmaya başlanmasıdır. Demiryollarındaki gelişmeler buharlı makinelerde gerçekleştirilen önemli ilerlemelere paralel olarak yürütülmüştür. Nitekim buhar makinesinin icadı demir sanayisinin gelişmesine sebep olmuş ve her ikisinde de kaydedilen ilerlemelerle modern anlamda demiryollarının doğmasına olanak sağlamıştır.¹

Dünya tarihinde demiryollarını oluşturan ilk rayların Vivian adında bir İngiliz mühendisin düşüncesi ile ortaya çıktığı söylenebilir. 1802 yılında Mühendis Vivian, uç uca koyduğu ağaç direklerinin içini boydan boya oymuş ve maden ocaklarındaki kömür arabalarını da bu oyuklardan yürütmüştür. 1806 yılında ağaç direkleri yerine dökme çubukları kullanan Vivian, 1808 yılında da demir ray kullanmaya başlamıştır.² Bu gelişmelere paralel olarak, 1804 yılında İngiltere'de Richard Trevithick tarafından icat edilen buharlı lokomotif ile modern anlamda demiryolu inşasına başlanmıştır. Trevithick düzenlediği bir gösteride, 15 kilometre (km) uzunluğundaki dökme demir raylarında öncelikle 10 ton yük ve 70 yolcu, sonrasında 15 ton yük taşıyabilmiştir.³ Ardından demiryollarının babası olarak bilinen İngiliz George Stephenson, Trevithick'e göre daha sağlam raylar ve lokomotifler icat etmiştir.⁴ Stephenson 1829 yılında "roket" olarak adlandırdığı süratli bir lokomotif yapmış ve kendisine yapılan teklif neticesinde Liverpool-Manchester arası demiryolu hattını 1830 yılında tamamlamıştır.⁵ Avrupa'da 1800'lü yılların ortalarından itibaren demiryolları neredeyse bugünkü modern şekliyle kullanılmaya başlanmıştır. Ancak demiryollarının gelişimi, ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre bölgeden bölgeye farklılık göstermiştir. Nitekim demiryollarının yapım maliyetinin yüksek olması, imkânları kısıtlı olan ülkelerin daha yavaş demiryolu inşa etmelerine sebep olmuştur.

Fransa'da ilk demiryolu hattı 1832 yılında, Almanya ve Belçika'da 1835 yılında inşa edilmiştir. 1843'te Almanya'nın Köln şehri ile Belçika'nın Liege şehri arasında ilk milletler arası demiryolu hattı kurulmuştur. Sonraki dönemde ise demiryolu yapımı büyük hız kazanmış ve 1852 yılında İngiltere'nin neredeyse bütün şehirlerine demiryolu hattı döşenmiştir.⁶ 1890 yılında dünya genelinde demiryolları 616.000 km'ye ulaşırken, 1910 yılında bu uzunluk 1.030.000 km'yi bulmuştur.

¹ Tamçelik, 2000: 484.

² Borak, 1969: 82.

³ Dickinson and Titley, 1934: 69.

⁴ Kâhya, 1988: 211.

⁵ Tamçelik, 2000: 485; Günçan, 1992: 7.

⁶ Deane, 1988: 151-152.

Osmanlı Devleti'nde demiryolları konusunda kapsamlı ve planlı ilk çalışmaların Sultan Abdülmecid döneminde (1839-1861) başladığı görülmektedir. Aynı zamanda Sultan Abdülaziz (1861-1876) ve Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) dönemlerinde de demiryolu yapımı devletin önemli bir politikası haline getirilmiştir. Ancak bunun için gerek yeterli bütçenin olmaması gerekse deneyimli teknik elemanların bulunmaması demiryolu imtiyazlarının İngiliz, Fransız ve Alman şirketlere verilmesine neden olmuştur.⁷

Osmanlı Devleti'ni demiryolu yapımı için ilk teşvik eden İngilizler olmuştur. İngiltere sömürgesi olan Hindistan'a ulaşabilmenin en etkili ve en kolay yolunu Osmanlı coğrafyasından geçecek demiryollarında görmüştür. Bu bağlamda İngilizler tarafından yapımı tamamlanan Mısır'daki İskenderiye-Kahire Demiryolu hattı 1856 yılında işletmeye açılmıştır.⁸ Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolu hatları özellikle dış ticaretin yoğun olduğu liman kentlerinden başlamış ve buradan iç kesimlerdeki verimli arazilere doğru uzanmıştır.⁹ Nitekim Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattında da bu özellik göz önünde tutulmuş ve İngilizlere 1856 yılında İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazı verilmiştir. 1857 yılında "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi" kurulmuştur.¹⁰ İzmir-Aydın Demiryolu hattı 1862 yılında Torbalı'ya, 1866 yılında Aydın'a ulaşmıştır. Ayrıca 1866 yılında da İzmir-Kasaba hattı tamamlanarak işletmeye açılmıştır.¹¹

1850'li yıllardan itibaren Karadeniz'de bir demiryolu hattı yapımı İngilizler tarafından gündeme getirilmiştir. Çünkü İngiltere Karadeniz Demiryolu ile bir yandan Avrupa'ya diğer yandan Türkiye ve Kuzey İran üzerinden İran Körfezi ve Hindistan'a bağlanacak, böylece ticari ve siyasi anlamda büyük avantaj sağlayacaktı.¹² 1890'lı yıllarda Trabzon İngiliz Konsolosluğu tarafından hazırlanan raporlarda, Trabzon'dan İran'a ulaşacak bir hattın geçeceği güzergâh hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Rapora göre; "Ülke içi ulaşımda demiryollarının önemi büyüktü. Bölgede demiryollarının yapımı önünde bulunan askeri ve stratejik engeller mutlaka aşılmalıydı. Bu sayede devlet hem ekonomik olarak zenginleşecek hem de devletlerarası politik ilişkileri güçlenecekti. Samsun Demiryolu ile Sivas, Harput ve Diyarbakır vilayetleri arasında bağlantı kurulacak ve burası *ikinci Odesa* olacaktı. Diğer yandan Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum arasında demiryolu hattının yapılabilmesi için mühendislik bakımından birtakım problemler bulunmaktaydı. Bu durumu aşmak için de güzergâh Sürmene tarafından başlatılacak ve Karadere Vadisi ile Bayburt'a ve oradan da Erzurum'a ulaşacaktı."¹³

Trabzon'u demiryolu hattı ile Erzurum'a bağlamak ve Samsun'da bir demiryolu inşa etmek düşünceleri aynı döneme denk gelmişti. Yabancı yatırımcılara Samsun-Sivas Demiryolu hattı daha cazip gelmiş ve Trabzon-Erzurum hattının gerek masraflı olması gerekse zorlukları bu hattın geri plana atılmasına sebep olmuştur.¹⁴ Ancak her iki proje de o dönemde gerçekleştirilememiştir.

1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanından sonra demiryolu projelerine devam edilmiş ve özellikle Trabzon-Erzurum Demiryolu yapımı tekrar gündeme getirilmiştir. 1908 yılından itibaren Anadolu'da yapılacak demiryolları inşası için *Erkan-ı Harbiye*, *Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı)* ve *Şimendifer Umum Müdürlüğü* ortak bir çalışma ile projeler hazırlayacaktı. Bu doğrultuda 1909 yılında Nafia Nezareti Doğu Karadeniz'i iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu inşası

⁷ Çerkez, 2020: 234.

⁸ Engin, 1993: 37; Özyüksel, 2013: 7.

⁹ Kurmuş, 2008: 20.

¹⁰ Kurmuş, 2008: 37.

¹¹ Engin, 1993: 39; Kolay, 2017: 102.

¹² Küçüküçürlü, 2008: 285.

¹³ Küçüküçürlü, 2008: 286.

¹⁴ Küçüküçürlü, 2008: 287.

için birtakım incelemeler başlatmıştır. Ancak yapılan incelemeler neticesinde Trabzon-Erzurum hattının yapımı için masrafın fazla olacağı, bu hat tamamlansa bile Tebriz-Erzurum-Trabzon transit ticaretinin masrafları karşılamaya yetmeyeceği ileri sürülmüştür.¹⁵

Arşiv kaynaklarında geçen bir bilgiye göre; “Dâhiliye Nezareti’nin Trabzon Vilayetine hitaben gönderdiği bir yazıda, Trabzon-Erzurum Demiryolu hattının devlet tarafından desteklendiği ancak yeterli bütçenin bulunmadığı, Türk şirketlerinden bu hattın inşası için bir talep gelmediği ve bu sebeple de hattın yapımının ertelendiği” bildirilmiştir.¹⁶ Ayrıca Nafia Nezareti Karadeniz’de demiryolu hattı yapımında önceliğin Samsun-Sivas hattına verilmesi gerektiğini de ileri sürmüştür. Devletin bütçe sıkıntısının olması ve yerli şirketlerin de Karadeniz’de demiryolu yapımına yanaşmaması üzerine bu kez de konu yabancı şirketlere verilecek olan imtiyazlarla gündeme gelmiştir.

New York ve Londra’da şubeleri bulunan J.G. White Şirketi Haziran 1909’da temsilcisi Dr. Bruce Glaskow aracılığıyla ortaya sürdüğü projede, Sivas ve Erzurum arasına bir demiryolu inşa edecek ve oradan da Karadeniz sahillerine şubeler uzatacaktı. Bu hatlar yaklaşık 3.000 km uzunluğunda olacak ve böylece Erzurum ile Trabzon demiryollarına kavuşacaktı. Devamında şirket tarafından yeni öneriler de projeye eklenmişti. Buna göre; asıl demiryolu hattı Sivas’tan başlayacak, Harput, Diyarbakır ve Bitlis’ten Van’a ulaşacak ve bu hattın bir noktasından da Musul ve Kerkük üzerinden Süleymaniye’ye bir hat çekilecekti. Ancak bu sırada yeni projelerin de gündeme gelmesiyle J.G. White Şirketi ile yapılacak olan kesin mukaveleden vazgeçilmiştir.¹⁷

1908 yılında Dr. Bruce Glaskow aracılığıyla ortaya atılan Erzurum-Sivas ve Erzurum-Trabzon Demiryolu projesi değişikliğe uğramış ve petrol bakımından zengin olarak görülen ve yapımının daha kolay olabileceği düşünülen güney bölgelerine demiryolu inşa projesi gündeme getirilmiştir. *J.G. White Şirketi* ile yapılan görüşmeler esnasında gündeme getirilen bir diğer önemli proje de Chester Projesiydi. Amiral Colby M. Chester 1900 yılında İstanbul’a gelen ABD’ye ait bir geminin kaptanıydı. Amiral M. Chester 1909 yılında Osmanlı Nafia Vekâleti ile bir ön sözleşme imzalamıştı. Bu sözleşmeye göre; “Sivas ile Van arasında Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis’ten geçen geniş bir hat ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye’ye diğer yandan Adana yöresinde bulunan Yumurtalık ya da Süveydiye üzerinden Akdeniz’e bağlayacak yan hatlar yapılacaktı. Ayrıca Yumurtalık veya Süveydiye’de bir liman da inşa edilecekti.” Bu proje 1911 Haziran ayında onay için Meclis-i Mebusan’a gönderilmiş ancak Fransa, İngiltere, Almanya ve Rusya’nın baskıları neticesinde sonuçlandırılmamıştır.¹⁸

Meclis-i Mebusan 1 Haziran 1912’de “*demiryolu imtiyazının daha ayrıntılı bir şekilde incelenerek karara varılması için yeterli zamanın olmamasını*” gerekçe göstererek projeyi ertelemiştir.¹⁹ 1912 yılında *Ottoman-American Exploration Company (OAEC)* adında yeni bir şirket kuran Chester Grubu, proje üzerinde yaptığı değişikliklerle birlikte tekrar Osmanlı Hükümetine başvuruda bulunmuştur. Ancak Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte proje hayata geçirilemeden rafa kaldırılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı başlamadan hemen önce Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı yapımı bir kez daha gündeme taşınmıştı. Nisan 1914’te Fransa, Doğu ve Kuzey Anadolu’yu birbirine bağlayan demiryolu hatları inşa etmek için Osmanlı Hükümeti ile bir görüşmede bulunmuştu. Buna göre; Samsun’dan başlayacak olan hat, Sivas’ta sona erecek; iki tane yan hat yapılacak ve bunlardan

¹⁵ Küçükuşurlu, 2008: 293-294.

¹⁶ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Dâhiliye Nezareti (DH), Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUI), 58/53.

¹⁷ Küçükuşurlu, 2008: 304-305.

¹⁸ İlkin, 1984: 741; Tezel, 1970: 288-290; Sükan, Kasım 1999-2003: 529-530.

¹⁹ Sükan, Kasım 1999-2003: 530.

biri Tokat'tan Yozgat'a, diğeri de Tokat'tan Erzincan'a, oradan da Trabzon'a uzanacaktı.²⁰ Ancak yapılan görüşmelere ve çizilen projelere rağmen Fransa ile kesin bir mukavele yapılamamıştır.

Milli Mücadele döneminden sonra Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu konusu, devletin temel politikalarından biri haline getirilmiş ve ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda "milli ve bağımsız" bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Bu politika kapsamında yeni yapılan demiryolları Osmanlı'dan kalan ağaç görüntüsündeki "koloni tipinden" çıkarak, milli ihtiyaçlara göre şekillenen "ağ tipine" dönüşmüştür. Cumhuriyet döneminde takip edilen demiryolu politikalarının en önemli özelliği inşa edilen hatların uzunluğundan ziyade, hangi bölgelere yapıldığıdır. Nitekim Osmanlı döneminde yabancı devletlerin siyasi ve iktisadi emelleri doğrultusunda inşa edilen hatlar daha çok ülkenin batı bölgelerine yapılmış, İç ve Doğu Anadolu ile Karadeniz bölgesi ihmal edilmiştir.

Bu çalışmada Atatürk Dönemi demiryolu politikaları incelenerek, Karadeniz bölgesinde inşa edilen demiryolu hatlarının hangi vilayetlerden geçtiği, yapım süreçleri, karşılaşılan zorluklar ve ülke ekonomisine katkılarının neler olduğu detaylı bir şekilde incelenmeye çalışılmıştır.

1. Milli Mücadele Döneminde Demiryolu Politikaları

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu 6.296 km uzunluğundaki demiryolu hattının, Türkiye sınırları içerisinde kalan bölümü 4.112 km'ydı. Milli Mücadele döneminin başında sınırlar içinde mevcut bulunan hatlar; Anadolu Demiryolu (İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara), Bağdat Hattı (Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Halep), Mersin-Tarsus-Adana, İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon, İzmir-Manisa-Soma-Bandırma, Mudanya-Bursa'ydı.²¹ Ancak Milli Mücadele döneminde sadece Konya-Afyon ile Eskişehir-Ankara hattı Türk orduları tarafından kullanılabilmiştir. Ayrıca Ege bölgesindeki demiryolları vasıtasıyla Yunanistan, bu bölgeyi kısa sürede işgal edebilmiştir.

Heyet-i Temsiliye (Temsil Kurulu) Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenebilmesi ve düzenli bir şekilde yürütülebilmesi için demiryollarının denetim altına alınması gerektiği görüşündeydi. Temsil Heyeti 23 Mart 1920'de genel bir emir çıkararak demiryollarının askeri idare altına alındığını duyurmuş ve böylece aynı tarihte Ankara'da tek hükümet kuvveti olan 20. Kolordu Komutanlığı, "demiryollarının sevk ve idaresini kendi denetimi altına aldığını" duyurmuştur.²² Denetime alınan demiryollarının işletilebilmesi ve ordunun muhafazası için Hudud-u Askeriye Müfettişlikleri oluşturulmuştu. Ayrıca 10 Temmuz 1920 tarihinde Eskişehir'de "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulmuş ve yönetimine de Behiç Erkin Bey²³ getirilmiştir. Behiç Bey demiryollarının işletilmesi konusunda gerekli tecrübeye sahip bir isimdi. Ayrıca onun tavsiyesiyle de Ağustos 1921'den itibaren demiryolu lisanı Türkçe olarak kabul edilmiştir.²⁴

Milli Mücadele döneminde Chester Projesi tekrar gündeme getirilmiştir. 1920'li yıllarda Amiral Chester projenin kabul edilmesi için öncelikle Amerikan Dışişleri Bakanlığı'na müracaatta bulunmuştur. Özellikle petrol konusunu öne süren Albay Chester, kendilerine verilecek imtiyazla

²⁰ Küçükuşurlu, 2008: 315.

²¹ Arslan, 2010: 49.

²² Arslan, 2010: 56-57; Sarıaslan, 2004: 112.

²³ 1876 yılında İstanbul'da doğan Behiç Erkin Bey 1898 yılında Harp okulunu bitirmiştir. 1901 yılında Harp Akademisi'ni tamamlayan Behiç Bey, Kurmay Yüzbaşı rütbesi almıştır. Behiç Bey, Çanakkale Savaşları ve Kurtuluş Savaşı'nda demiryolları açısından önemli lojistik destek sağlamıştır. İstanbul'un işgal edildiği tarih olan 16 Mart 1920'de Ankara'ya gelmiştir. Atatürk'ün en yakın ve en eski çalışma arkadaşlarından biri olan Behiç Bey 1920-1926 yılları arasında Devlet Demiryolları'nın ilk genel müdürü olarak görev yapmıştır. Cumhuriyet döneminde Bayındırlık Bakanlığı ve Büyükelçilik görevlerinde bulunmuş ve Milli İstihbarat Teşkilatı'nın kurucuları arasında yer almıştır. Behiç Bey'in hayatı hakkında detaylı bilgi için bkz. Dinç, 2009.

²⁴ Arslan, 2010: 54.

Mezopotamya ve Süleymaniye'nin de kontrol altına alınabileceğini ileri sürmüştür. Diğer taraftan 14 Haziran 1920'de Amerikan Denizcilik Bakanlığı'na da başvuruda bulunan Amiral Chester, hayata geçirilecek olan bu projeye petrol arama olanaklarının elde edilebileceğini yinelemiştir.²⁵

Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın temkinli yaklaşımlarına rağmen mücadelesini sürdüren Albay Chester, projesi için ortaklar ve sermayedarlar aramış ve neticede Chester'ın bu çabaları sonuçsuz kalmamıştır. Mart 1922'de kurulan Ottoman-American Development Company (OADC), daha önce faaliyette bulunan Ottoman American Exploration Company'nin (OAEC) bütün mal varlığını devralmış ve projede bir takım değişikliklerle tekrar ön plana çıkmıştır.²⁶ Diğer yandan ABD'nin İstanbul'da bulunan Ticaret Ateşesi Gillespie, Aralık 1921-Şubat 1922 tarihleri arasında Ankara'da bulunmuş ve Ankara Hükümetinin ABD sermayesi hakkındaki düşüncelerini sorgulamıştır. Gillespie'nin bu görüşmede edindiği izlenime göre; Türk Hükümetinin maddi desteğe ihtiyacı vardı ancak dış borçlanma olanağının dışında ABD'nin Türk Hükümetinin iç işlerine karışmayacak olması, Türkleri Amerika'ya yaklaştıran temel faktördü. Ayrıca Gillespie'ye göre Türkiye, ABD'ye ekonomik öncelik ve ayrıcalık tanıyarak ileride toplanacak olan barış konferansında ABD'nin desteğini sağlayacaktı. Bu sebeple Türk kamuoyunda hem Chester Projesi'nin hayata geçirilmesine hem de ABD'nin Musul petrolerini işletmesine sıcak bakılmaktaydı.²⁷

Eylül 1922'de Amiral Chester'ın oğlu Arthur Chester ve Kanadalı ortağı Clayton Kennedy Ankara'da Türk Hükümeti ile bir görüşme yaparak ön anlaşma imzalamıştır.²⁸ Ankara Hükümeti 88.000 dolardan, 30.000 dolara indirdiği teminat karşılığında projeyi meclise sunmayı teklif etmiştir. Ancak ABD Dışişleri Bakanlığı'nın Chester Şirketi'ne duyduğu güvensizlik teminat parasının yatırılmasını geciktirmişti.²⁹

Mustafa Kemal Paşa'nın liderliğinde başlatılan Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasının ardından, 20 Kasım 1922'de Türk Hükümeti temsilcileri ile İtilaf Devletleri'nin temsilcileri İsviçre'nin Lozan şehrinde bir araya gelmişlerdi. Lozan Konferansı'nın birinci dönem görüşmelerinde Chester Projesi gündeme getirilerek bir sonuca bağlanmak istenmiştir. İsmet Paşa Chester Projesi'nin Fransa ile yapılan anlaşmaya aykırı olduğunu, ancak hem Fransızları tahrik etmemek hem de ABD'yi küstürmemek için projenin imtiyaz işlemlerinin ertelenmesini uygun görmekteydi. Rauf Orbay ise Samsun-Sivas Demiryolu imtiyazının 1912 yılında Padişah emri ile Fransa'ya verildiğini ancak kesin bir anlaşma yapılmadan savaş çıktığını, bunun üzerine Bakanlar Kurulu'nun bu imtiyazı Fransa'ya verilmemiş kabul ettiğini belirtmiştir. Ayrıca Rauf Orbay Chester grubu ile Ankara'da yapılan görüşmeler esnasında gerekirse Fransa'ya tazminat da ödenebileceğinin sözleşmeye kaydedildiğini ifade etmiş ve bu doğrultuda Artur Chester ve Kanadalı ortağı Clayton Kennedy ile yapılan görüşmelerin uygun olduğunu sözlerine eklemiştir.³⁰

Lozan Konferansı'nda özellikle Musul meselesinde ABD'nin desteğini sağlamak isteyen Türk Hükümeti ne yazık ki ABD'den umduğu desteği bulamamıştır. ABD'nin konferans sırasındaki ilgisiz tavrı ve Ocak 1923'ten itibaren Chester Grubu'nun gerekli mali kuvveti olmadığına dair söylentiler, Chester Projesi'ne karşı olumsuz bir havanın oluşmasına sebep olmuştur. Buna karşın Nafia Vekili Fevzi Bey, Ankara'da Artur Chester ve Clayton Kennedy ile görüşmelerini sürdürmüş ve hazırlanan sözleşmeye son şeklini vermiştir. Sözleşme 30 Ocak 1923'te Rauf Bey tarafından kanunlaşması için meclise sunulmuştur.³¹

Kanun tasarısı 8 Nisan 1923'te meclise sunulmuştur. Nafia Vekili Fevzi Bey öncelikle demiryolları hakkında mebuslara önemli bilgiler vermiştir. Fevzi Bey, Anadolu'daki demiryollarının

²⁵ İlkın, 1984: 745-746.

²⁶ Sükan, Kasım 1999-2003: 531.

²⁷ İlkın, 1984: 745-746.

²⁸ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30-10-0-0 / 206-410-3.

²⁹ İlkın, 1984: 749; Sükan, Kasım 1999-2003: 539.

³⁰ Uluğbay, 1995: 198-202.

³¹ Sükan, Kasım 1999-2003: 546-547.

nerelerden geçtiğini, demiryolu olmadan kalkınmanın mümkün olmayacağını ifade etmiş ve şöyle demiştir:

“1325 senesinde gerek Avrupa, gerek Amerika sermayedarları bir hücum gösterdiler. O vakit malî gruplar, Nafia Nazırına müracaat ettiler. Tekliflerde bulundular. İnşa edilecek hat, haritada görüldüğü veçhile Yumurtalık'tan bet ile Sivas-Harput-Malatya-Bitlis-Van-Süleymaniye'ye kadar dar hat olacaktı. Ve tarafeyninde yirmişer kilometre bugünkü şerait dâhilinde verilecekti. Başka bir şey vermemek üzere bu talepte bulunuldu. O zaman bendeniz o mecliste bulunuyordum. Bu talebe mukabil, şimdiki grup namına gelen (Mr. Çester) ve onun namına hareket eden İzmirli (Emin Çester) denilen Emin Bey namındaki zat teklifte bulundu ve onların teklifi Nafia Encümenince muvafık görülerek Heyeti Umumîye'ye sevk edildi... Büyük zaferimizi müteakip bu eski talip yine Anadolu'muza geldi ve o zaman eski talebini tekrar etti. Fakat biz tabii o zamanki şekli kabul etmedik. Evvelce meclisle müzakere edilen geniş hattı teklif ettik evvelki ret esbabını zikredilerek geniş hattı kabul ederse, müzakereye girişeceğimizi bildirdik. Haritada görüldüğü veçhile Samsun-Sivas, Sivas-Ankara, Sivas-Erzurum, Erzurum'dan Karadeniz'e bir kol ki 1320 kilometrelik müzeyyel bir hat daha ilâve ettik...”³²

Mebus Ali Sururi Efendi Nafia Vekili Fevzi Bey'e yönelttiği bir soruda, Karadeniz'de limanın nereye yapılacağını sormuştur. Fevzi Bey ise Karadeniz için Samsun Limanı'nın yapılacağını ve Erzurum'dan Karadeniz'e bir demiryolu hattı inşa edileceğini ifade etmiştir.³³ Ayrıca Ali Sururi Efendi mecliste Chester Projesi'nin depozito miktarını ve imtiyaz süresini de eleştirilmiştir. Erzincan Mebusu Emin Bey, öncelikle Chester Projesi'ni desteklediklerini belirtmiş ve demiryollarının önemi üzerinde durmuştur. Ardından, şirketin yatırdığı depozito miktarına değinen Emin Bey, 50.000 akçenin diğer ülkelere kıyasla çok düşük bir meblağ olduğunu ve yine Avrupa ülkelerinde verilen imtiyaz süresinin en fazla 44 yıl olduğunu, ancak bu projeye sunulan 99 yıllık süreyi çok uzun bulduğunu, nitekim Ergani madenlerinin 99 yıl kullanımından sonra geriye sadece çakıl ve taş kalacağını ileri sürmüştür.³⁴ Ardından söz alan İcra Vekilleri Başkanı Rauf Bey, Emin Bey'in sorularına cevap verdikten sonra şöyle demiştir:

“Biz bu hatları kendi sermayemizle yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeye mecburuz. İnşallah bu şebeke üzerinde çalışan evlâd-ı vatan, yetişecek mühendisler, bilhassa yetişecek müteşebbisler sonraki hududu inşa edebileceklerdir. Çünkü milletimizin her millet kadar kudret ve istidadı vardır, kabiliyeti vardır. Fakat tabii istidat ve kabiliyet kâfi değildir. Görmek, öğrenmek ve yaparak bilmek lazımdır.”³⁵

Rauf Bey demiryolları sayesinde gıda ürünlerinin daha hızlı ve ucuza taşınacağını, bir hastalık durumunda demiryolları vasıtasıyla daha hızlı müdahale şansı olabileceğini ileri sürmüştür. Ayrıca Rauf Bey savaşlarda askerlerin açlıktan ölme sebebinin de ülkedeki demiryolları ağının yetersiz olmasından kaynaklandığını sözlerine eklemiştir.³⁶ 8 Nisan günü mecliste proje kapsamındaki olumlu ve olumsuz bütün görüşler dinlendikten sonra oylamaya geçilmiştir. 158 oydan 141'i proje lehine oy kullansa da oy birliği sağlanamadığı için oylama 9 Nisan'a bırakılmıştır. 9 Nisan'da tekrar oylamaya sunulan projeye, 206 kişi katılmış ve 185 kişi lehte oy vermiştir.³⁷ Böylece kanun mecliste kabul edilmiştir.

Chester Projesi olarak adlandırılan ve TBMM tarafından da onaylanan anlaşmanın içeriği ise şöyleydi: “Türkiye'nin doğusunu Musul ve Kerkük bölgesini, Akdeniz ve Karadeniz'e bağlayan 4.400 km'lik bir demiryolu inşası ile 3 limanın yapımı Chester grubuna verilmiştir. Ayrıca demiryolu hattı üzerindeki 40 km'lik şeritler içerisinde kalan petrol ve diğer değerli madenlerin işletme hakkı da 99 yıllığına bu şirkete verilecektir.” Anlaşma gereğince belirlenen demiryolu

³² ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 482-483.

³³ ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 483.

³⁴ ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 487-488.

³⁵ ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 489.

³⁶ ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 490-491.

³⁷ ZC, Devre 1, İçtima 21, C. 29, 9 Nisan 1923, 23.

hatları ise şöyle olacaktı: “Sivas-Harput-Ergani-Diyarbakır-Bitlis-Van; Harput-Yumurtalık; Diyarbakır-Bitlis hattının bir noktasından başlayarak Musul-Kerkük-Süleymaniye hatları inşa edilecekti.” Ayrıca bunlara ek sözleşmeyle ilave edilen yeni hatlar da şöyleydi: “Samsun-Havza-Amasya-Zile-Sivas; Musaköy (Dördüncü hat üzerinde)-Ankara; Çaltı (Birinci hat üzerinde)-Erzurum-Doğu Beyazıt (İran sınırı); Pikriç veya Aşkale (Altıncı hat üzerinde)-Karadeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon); Hacı Şefaati (Beşinci hat üzerinde)-Kayseri-Ulukışla idi.” İnşa edilmesi öngörülen limanlardan biri Samsun’da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman; ayrıca inşaat maliyetinin şirket tarafından karşılanacağı Akdeniz kıyısında Yumurtalık’ta da bir liman inşa edilecekti. Ek anlaşmaya göre, Samsun-Sivas hattının yapımına öncelik verilecekti.”³⁸

23 Nisan 1923’te Lozan Konferansı’nın ikinci dönemi başladığı sırada, gündemde olan konulara Chester Projesi de dâhil edilmiştir. İngiltere ve Fransa’nın projeye karşı olumsuz tutumu, ABD’nin Chester grubunu tam anlamıyla desteklememesi, Musul ve çevresinin Lozan ile birlikte Türk Hükümetine devredilmemiş olması ve dolayısıyla Musul sorununda yaşanan belirsizlik Chester Projesi’ne karşı geri durulmasına sebep olmuştu. Ancak projenin uygulanamamasındaki en büyük neden Musul sebebiyle zengin petrol yataklarının Türkiye dışında kalmasıydı.

1924 yılında Milletler Cemiyeti’ne götürülen Musul meselesinden bir sonuç alınamamış ve Irak petroleri İngiliz-Amerikan ortaklığı olan “The Turkish Petroleum Company”in denetimine bırakılmıştı.³⁹ Bir başka önemli neden de şirket içerisinde ortaya çıkan anlaşmazlıklardı. Neticede yeterli finansmanı bulamayan Chester grubu, Musul meselesinin de aleyhinde çözümlenmesiyle projeye beklenen zamanda başlayamamıştır. Ankara Hükümeti Chester Projesi’nde herhangi bir ilerlemenin olmadığını görünce 18 Aralık 1923’te projeyi feshetmiştir.⁴⁰ Chester Projesi her ne kadar gerçekleştirilemese de belirlenen hatların büyük bir kısmı ulusal sermaye ile Türk Hükümeti tarafından inşa edilmiştir.

2. Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Politikaları

Mustafa Kemal Paşa 1 Mart 1923’te TBMM’de yaptığı açış konuşmasında demiryollarının durumu ile ilgili açıklamada bulunmuş ve şöyle demiştir:

“Memuru, çalışanları ve işlemleri ile tümüyle Türk ve Türkçe olan demiryolu işletmemiz hem kuruluş ve hem de işlemler konusunda yakın bir gelecekte daha çok gelişmiş olacaktır. Aydın Demiryollarıyla İzmir-Turgutlu ve bu hattın ayrılan Soma-Bandırma ve Mudanya-Bursa Demiryolları ve İzmir Liman ve tramvayları, kurtuluştan sonra imtiyazlı şirketlerine teslim edilmiş ve bizi temsil eden yetkililer konularak yönetim ve işletilmelerine devam edilmiştir. Düşman tarafından bu demiryolları üzerinde yapılan yıkıntı, en çabuk bir şekilde onarılmış ve ulaşıma açılmıştır. Her ülkenin hayat damarlarını oluşturan demiryollarını bizde genişleterek Anadolu’ya uzatmak ve bilinen yönlere ana hatları kurarak işletmek üzere başvuran ilgililer ile bu konu ile görevli bakanlık arasında görüşmeler yapılmış ve sonuç olarak taraflarca uyuşma sağlanmış ve kararlaştırılan konuları ve hükümleri kapsayan sözleşme ve eklerini içeren taslak, yüce meclisinize sunulmuştur.”⁴¹

Milli Mücadele döneminden sonra ülke topraklarını yeniden imar etmek için bir çalışma programına gereksinim duyulmuştur. 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir’de toplanan İktisat Kongresi’nde ulaştırma sorunu ele alınmıştır. Mustafa Kemal Paşa, kongrenin açış konuşmasında; “Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile kağıt ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur”⁴² ifadeleri ile demiryollarının önemini vurgulamıştır.

³⁸ Antlaşmanın detayları için bkz. ZC, Devre 1, İçtima 20, C. 28, 8 Nisan 1923, 454-465; Tezel, Aralık 1970: 295-303.

³⁹ Tezel, Aralık 1970: 316.

⁴⁰ Sükan, Kasım 1999-2003: 552.

⁴¹ ZC, Devre 1, İçtima 1, C. 28, 1 Mart 1923, 9-10.

⁴² Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, 2006: 299.

Milli Mücadele döneminden sonra Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu konusu, devletin temel politikalarından biri haline getirilmiş ve ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda "milli ve bağımsız" bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Mustafa Kemal Paşa'nın, "Demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyetin ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti hedeflerine ulaşmak için, durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır"⁴³ ifadesi, demiryollarına verdiği önemi göstermektedir.

1924 yılında Türkiye'de toplam 203 yolcu vagonu, 1983 yük vagonu ve 118 de lokomotif vardı. Mevcut bulunan 4.112 km'lik demiryolu hattı ise ülke ulaşımı için yeterli değildi. Ayrıca memleketin her yerine ulaşan demiryolları da bulunmamaktaydı. Bu sebeple de Cumhuriyet'in ilk yıllarında ulaşım sorunu üzerinde durulmuş ve 19. yüzyılın en etkili ve en güvenilir ulaşım aracı olarak görülen demiryolları devletin gündeminde yer almıştır. Memleketi demir ağlarla örmeyi kendisine hedef alan Türkiye Cumhuriyeti, 22 Nisan 1924'te TBMM'de kabul edilen bir kanunla⁴⁴ iki önemli politika belirlemiştir. Bunlardan ilki millî bütünlüğün ve millî iktisadın ihtiyacını karşılayabilecek nitelikte millî sermaye ile yeni demiryolları inşa etmek, diğeri de yabancı şirketlerin denetiminde bulunan bütün demiryollarını satın alarak millileştirmektir.⁴⁵ Bu doğrultuda önce 1924 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolları satın alınmış ve "Anadolu-Bağdat Müdürü Umumiliği" adı altında işletilmeye başlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin başkenti olan Ankara'nın İstanbul, İzmir, Eskişehir, Adana, Konya, Aydın gibi şehirlerle demiryolu bağlantısı bulunurken; Sivas, Samsun, Erzurum, Malatya, Kayseri, Diyarbakır gibi önemli vilayetlerle bağlantısı bulunmamaktaydı. Bu sebeple de hükümet yetkilileri ilk olarak Ankara'nın bu vilayetlerle bağlantısını sağlamak için Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının inşasına başlamayı uygun görmüştür.⁴⁶ Ancak daha sonra Ankara-Sivas hattının önemli ekonomik merkezlere uğramadan doğrudan Sivas'a ulaşması kararından vazgeçilmiş ve Kayseri üzerinden Sivas'a ulaştırılmasına karar verilmiştir. Ankara-Ereğli hattının da Ankara'nın batısından Ereğli'ye direkt yapılmasından vazgeçilerek, Ankara'nın doğusundan dolaşarak Ereğli'ye ulaşması için yeni güzergâhlar belirlenmiştir. Bağdat hattı üzerindeki Arade İstasyonu'ndan kuzey yönüne doğru yapımı planlanan Arade-Diyarbakır-Ergani hattının askeri yönden tehlikeli olabileceği düşüncesiyle de yapımı iptal edilmiştir. Ardından Ergani-Diyarbakır hattı için yeni güzergâhın, Keller-Malatya-Ergani-Diyarbakır olmasına karar verilmiştir.⁴⁷

Türk Hükümet yetkilileri arasında güzergâh konusunda yaşanan tartışmalara ek olarak bir de demiryollarının dar ya da geniş hat olarak inşa edilmesi konusu gündeme gelmiştir. Bu problemi çözmek için Bayındırlık Bakanı Behiç Bey başkanlığında bir komisyon kurulmuş ve 17-21 Şubat 1926 tarihleri arasında çalışmalar yapılmıştır. Çalışmalardan elde edilen sonuçlar ise şöyleydi: "Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri, Ankara-Sivas hattı Kayseri'ye kadar normal hat; Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşa edilecektir. Ankara-Ereğli, Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas, Keller-Malatya-Diyarbakır dar hat olarak yapılacaktır."⁴⁸ Raporun ardından 17 Mart 1926'da Bayındırlık Bakanlığı, dar hattın bölgenin ekonomik ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalabileceğini ve bu nedenle de hattın geniş olarak yapılmasına karar verildiğini açıklamıştır.⁴⁹

⁴³ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 2006: 226-227.

⁴⁴ "Mubayaası kabul edilen Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve rıhtımının kâffei şubat ve müştemilatıyla beraber mukavele ve şartnamelerindeki ahkâmına tevfikan hükümetçe mubayaasına mezuniyet verilmiştir." ZC, Devre 2, İctima 44, C. 8/1, 22 Nisan 1924, 1079; Ayrıca meclis tartışmaları için bkz. ZC, Devre 2, İctima 44, C. 8/1, 22 Nisan 1924, 1066-1083.

⁴⁵ Yıldırım, 1996: 390.

⁴⁶ Yıldırım, 1996: 391.

⁴⁷ Yıldırım, 1996: 391.

⁴⁸ BCA, 30-10-0-0 / 151-69-19.

⁴⁹ BCA, 30-10-0-0 / 151-69-19.

Devletin bütçesinden ayrılan sınırlı kaynaklarla demiryolu yapımı istenilen düzeyde ilerlemekteydi. Bunun için düşünülen yol ise yeni demiryolu hatlarının inşası için finansman sağlamayı da içerecek şekilde yabancı şirketlere ihale edilmesiydi. 18 Aralık 1926'da bir Belçika Şirketi olan *S.I.T.* Samsun-Sivas, Ankara-Sivas Demiryolu hattını tamamlamak için ihaleyi almıştır. Ancak kısa bir süre sonra şirketin yeterli finansmanı sağlayamadığı görülmüş ve anlaşma feshedilmiştir. 7 Şubat 1927'de İsveç-Danimarka grubuna 805 km'lik Irmak-Filyos, Fevzipaşa-Diyarbakır hatları 55.000.000 liraya ihale edilmiştir. Haziran 1927'de de Eskişehir-Konya hattıyla, İzmir-Kasaba hattını bağlayan Kütahya-Balıkesir hattı ve Ulukışla-Boğazköy hattı *Julius-Berger Şirketi'*ne ihale edilmiştir. Ancak yabancı şirketlere verilen ihalelerden beklenildiği gibi başarılı sonuçlar elde edilememiştir.⁵⁰

Demiryolları inşasına 1924-1930 yılları arasında hızlı bir şekilde devam edilmiştir. Ancak 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi de etkilemesi ile inşaa faaliyetleri sekteye uğramış ve planlanan hatların yapımına başlanamamıştır. 1933 yılından itibaren devam eden demiryolu inşalarında Fevzipaşa-Diyarbakır hattının, Ergani-Diyarbakır bölümü hızlı bir şekilde tamamlanmaya çalışılmıştır. Ancak gerek Ergani-Diyarbakır gerekse Sivas-Erzurum hattının yapımı için hazine tahvilleri çıkarılarak iç borçlanmaya gidilmiştir. Böylece kredi sağlama yoluyla üstünlük kazanan yabancı şirketlerin bu durumuna son verilmiştir. 690 km'lik Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatları ilk kez bir Türk şirkete ihale edilmiş ve bundan sonra "*bir karış şimendifer*" sloganı yerine, "*Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu*" sloganı kullanılmaya başlanmıştır.⁵¹ Böylece demiryolları artık memleketin kendi malzemesi, sermayesi ve emeği ile inşaa edilecek ve işletilecekti.

Demiryollarının millileştirilme düşüncesinde, Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında hatların yabancı devletlerin denetiminde bulunmasının ortaya çıkardığı stratejik tehlike önemli bir etken olmuştur.⁵² Ayrıca demiryolu hatlarının geçtiği bölgeye göre iktisadi, siyasi ve askeri sebepler de millileştirme politikasının benimsenmesinde önemli rol oynamıştır. Aslında Türk Hükümeti Cumhuriyet'in ilk yıllarında yabancı demiryolu şirketlerinin millileştirilmesine sıcak bakmamaktaydı. Ancak Kurtuluş Savaşı sonrasında şirket hatları genel bir anlaşma ile eski sahiplerine devredilirken, Anadolu Demiryolu hattının şirket hisselerinin de İngiltere'nin eline geçtiği anlaşılmıştır. TBMM'de yapılan tartışmalarda, Anadolu Demiryolu hatlarının satın alınması için 2 önemli neden olduğu ve bunlardan ilkinin şirket hisse senetlerinin İngilizlerin elinde bulunmasının siyasi olarak önemli tehlikelere neden olabileceği; diğerinin de iktisadi sebepler olduğu belirtilmiş ve Anadolu hattının satın alınması oy birliği ile kabul edilmiştir.⁵³

31 Ocak 1928'de kabul edilen 1375 sayılı bir kanunla Anadolu Demiryolu hatlarının, Haydarpaşa Limanı'nın ve Adana-Mersin-Tarsus hatlarının satın alınmasına karar verilmiştir. Bu doğrultuda 1928 yılında Anadolu hattı (Ankara-Eskişehir-Afyon-Ulukışla), 1929'da Mersin-Tarsus-Adana, 1931'de Mudanya-Bursa, 1933'te Samsun-Çarşamba, 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, 1937'de Ereğli Şirketi ve Şark Demiryolları satın alınmıştır.⁵⁴ Böylece 1938 yılına kadar demiryollarının millileştirilmesi tamamlanmış ve bütün demiryolu hatları devlet idaresine geçmiştir.

3. Demiryolu Politikalarında Karadeniz Bölgesi

Mustafa Kemal Paşa demiryollarını askeri, ekonomik kalkınma ve refah düzeyini yükselten bir araç olarak görmüş ve demiryolu yapımı ile ilgili sistemli bir politika takip etmiştir. Cumhuriyet dönemine kadar mevcut demiryolu hatlarının %90'ı Ankara'nın batısında yer alırken, Cumhuriyet'in kuruluşuyla birlikte bu oran dengelenmeye başlanmıştır. Nitekim ülkenin dört

⁵⁰ İlkin ve Tekeli, 2001: 140-141.

⁵¹ Yıldırım, 1996: 393; İlkin ve Tekeli, 2001: 143.

⁵² Tezel, 1986: 177.

⁵³ ZC, Devre 2, İçtima 44, C. 8/1, 22 Nisan 1924, 1071.

⁵⁴ İlkin ve Tekeli, 2001: 149-150.

bir yanını demir ağlarla örmek devlet politikası haline getirilmiş ve bu bağlamda gelişmiş bölgelerde olduğu gibi az gelişmiş bölgelerde de inşa edilen demiryolları ile ulusal bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır.

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz sahillerini Doğu Anadolu'ya demiryolu hatları ile bağlama düşüncesi ve projeleri ortaya çıkmış ancak bir sonuç alınamamıştır. 1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Trabzon-Erzurum arasına bir demiryolu hattı inşa edilmesi fikri gündeme getirilmişti. 1909 yılında Nafia Nezareti Doğu Karadeniz'den iç kısımlara uzanan bir demiryolu hattının yapılabilmesi için bölgede araştırmalar yaptırmıştır. Bu araştırmalarda; Trabzon-Erzurum hattının Anadolu'da yapılması planlanan demiryolları içerisinde en masraflılardan biri olacağı, eğer yapılacaksa da dar hat olması gerektiği ancak dar bir demiryolu hattının bölgeye ekonomik olarak bir katkı sağlayamayacağı, geniş hatlı bir demiryolu yapımının da gerek ekonomik gerekse coğrafi nedenlerle mümkün olmayacağı sonucuna varılmıştır.⁵⁵

Trabzon-Erzurum Demiryolu hattının yapımı Cumhuriyet'in ilanından sonra tekrar gündeme getirilmiştir. 10 Nisan 1924'te Trabzon Milletvekili Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından "Trabzon-Erzurum Demiryollarıyla Trabzon Limanı Keşfiyat ve İhrazatının 1340 Senesi Zarfında İcrasına Dair Kanun" teklifi verilmiş ve bu kanun mecliste kabul edilmiştir.⁵⁶ Kanun'un birinci maddesinde; "Hükümetçe 1341 senesinde inşaata mübaşeret edilmek üzere 1340 senesinde Trabzon'dan Erzurum'a bir demiryolu ile bu demiryolun Erzincan'a suret-i iltisakını tayin ve maadin sahasından geçmek suretiyle güzergâhın istikamet-i umumiyesiyle nokta-i mücbiresini tespit edecek istikşafat icra edilir" ifadesi yer almaktaydı. Yani bu maddeye göre 1925 yılında bizzat devlet eliyle Trabzon-Erzurum arasına bir demiryolu inşasına başlanacak ve bunun için de 1924 yılında bölgeye bir keşif ekibi gönderilecekti. Kanunun ikinci maddesinde; "Hükümetçe 1341 senesinde inşaatına mübaşeret edilmek üzere 1340 senesi zarfında Trabzon Limanı için lazım gelen keşfiyat ve ihrazat icra edilir" denilmekteydi.⁵⁷ Bu maddeyle de 1925 yılında yapımına başlanacak olan Trabzon Limanı için gerekli incelemelere 1924 yılında başlanacağı belirtilmişti. Kabul edilen bu kanun hükümetin Trabzon transit ticaretini canlandırmak için hem demiryolu hem de liman yapımını desteklediğini göstermekteydi.⁵⁸

Mecliste yapılan tartışmalar doğrultusunda ülkenin Batı ve Güney kesimlerinde demiryolları, limanlar ve karayolları bulunduğu halde Doğu ve Kuzey bölgelerinde eskiden kalma karayollarından başka ulaşım aracı olmadığı üzerinde durulmuştur. Trabzon'da dağların yüksekliğinin 2.000 metreyi bulduğunu ve bu durumun da ulaşım yollarının yapılmasını zorlaştırdığını ancak buranın gelişimi için de vasıta, nakliye ve yolların inşa edilmesinin gerekli olduğu belirtilmişti. Ayrıca Trabzon-Erzurum Demiryolu'nun Karadeniz ile Doğu Anadolu'yu birbirine bağlayacak en uygun hat olduğu da kanun teklifinde belirtilmekteydi.⁵⁹

Kanun teklifinde demiryolu hattının geçeceği güzergâh hakkında da bilgiler verilmiştir. Trabzon-Erzurum yolunun ve özellikle de sahilden Bayburt Ovası'na kadar olan kısmın demiryolu için uygun olmadığı belirtilmiştir. Demiryolu hattının Erzincan, Gümüşhane, Erzurum, Elazığ, Tunceli, Ağrı, Muş, Van, Bitlis ve Şarkikarahisar (Şebinkarahisar) vilâyetlerinin ihtiyacını karşılayacak şekilde geniş bir hat olarak yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur. Ayrıca bu hat inşa edildiği takdirde sağlayacağı faydalar ve muhtemel sonuçları da sıralanmıştır. Buna göre, "Kafkasya Demiryolu'na karşı rekabet edebilmek için geniş bir hatta ihtiyaç duyulmaktaydı. Erzurum'dan İran'a kadar uzatılacak olan bu hat, Erzurum-Sarıkamış hattı doğrultusunda inşa edilecekti. Zaten Kafkas sınırından Sarıkamış'a geniş bir hat mevcuttu. Savaş zamanında Ruslar, Sarıkamış-Erzurum arasında bir dekovil hat inşa etmiş, ancak bu hattın yetersiz geldiğini

⁵⁵ Küçükkuşurlu, 2008: 293-294.

⁵⁶ ZC, Devre 2, İçtima 34, C. 8/1, 10 Nisan 1924, 537.

⁵⁷ ZC, Devre 2, İçtima 34, C. 8/1, 10 Nisan 1924, 541.

⁵⁸ Öksüz, vd., 2009: 106.

⁵⁹ ZC, Devre 2, İçtima 34, C. 8/1, 10 Nisan 1924, 537.

görünce geniş hattın yapımına başlamışlardı. Hem bu hattın inşası tamamlanabilir hem de Trabzon-Erzurum arasında geniş bir hat yapılabilirdi.”⁶⁰

Kanun teklifinde belirtilen bir diğer hususta Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı ile doğudan İstanbul’a nakliyatın daha kısa sürede yapılabilecek olmasıydı. Trabzon’dan, Erzurum ve Erzincan’a gidecek demiryolu güzergâhının tamamen belli olmamasına rağmen her ne şekilde olursa olsun hattın Bayburt ilinden geçmesi ve buranın gelişimine katkı sağlaması planlanmaktaydı. Nitekim Bayburt ovaları şekerpancarının yetiştirilmesi için uygundu ve buralarda yetişen şekerpancarları demiryolu sayesinde kolayca nakledilebilirdi. Bayburt iline yakın bulunan linyit, kömür madenleri demiryolları ile bütün köy, kasaba ve şehirlere taşınabilirdi.⁶¹ Devletin en önemli iktisadi mesellerinden biri de halkın şeker ihtiyacının karşılanamamasıydı. Şeker fabrikasının Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı üzerine inşa edilmesiyle bu sıkıntı çözülecek ve halk refaha kavuşacaktı. Doğu illerinde mevcut bulunan maden ve petrol de demiryolları sayesinde işletilebilir ve nakliyatı sağlanabilirdi. Böylece 10 Nisan 1924’te Trabzon Milletvekili Muhtar Bey ve arkadaşlarının Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı için verdikleri kanun teklifi meclis gündeminde tartışılmış oldu.⁶²

1924 yılı içerisinde hükümet tarafından verilen bir talimata göre, Trabzon-Erzurum Demiryolu’nun Erzincan üzerinden geçmesi için güzergâh tespitinin yapılması ve özellikle bu güzergâh belirlenirken de Gümüşhane yöresindeki maden yataklarının göz önünde bulundurulması istenmiştir. Verilen talimat doğrultusunda Temmuz 1924’te Trabzon Mebusu Muhtar Bey başkanlığındaki bir heyet, güzergâh tespiti yapmak için Trabzon’a gitmiştir. 17 Ağustos’a kadar çalışmalarını sürdüren Muhtar Bey’in demiryolu güzergâhı hakkındaki tespiti şu yönde olmuştur: *“Trabzon-Erzurum Demiryolu için sahilden dâhile giden bütün güzergâhların en elverişlisi olarak, Trabzon-Karadere-Bayburt-Erzurum hattı belirlenmiştir.”*⁶³ Güzergâhın tespitinden sonra uygulamanın yapılabilmesi için maliyete yönelik bir keşif çalışması da öngörülmüştür. Buna göre de demiryolunun toplam maliyetinin 40.000.000 lira civarında olduğu belirlenmiştir. Trabzon’a ilk ziyaretini gerçekleştiren Mustafa Kemal Paşa, 15 Eylül 1924’te yaptığı bir konuşmada: *“Halkı zeki, üretken, girişimci ve çalışkan olan Trabzon’umuzu kısa bir süre sonra ülkenin iç kesimlerine demiryolu ile bağlanmış, güzel bir rıhtım ve limana kavuşmuş olarak görmek en önde gelen dileğimdir”* diyerek, demiryolu yapımını desteklediğini belirtmiştir.⁶⁴

13 Nisan 1925 tarihli meclis oturumunda Trabzon Mebusu Muhtar Bey, Trabzon halkının Trabzon-Erzurum Demiryolu hattının ne zaman yapılacağını bilmek istediğini, kendilerinin de bu hattın 1930 yılına kadar tamamlanması için ek bir madde verilmesini teklif ettiklerini belirtmiştir.⁶⁵ Muhtar Bey’in bu isteği mecliste tartışmalara sebep olmuştur. Çorum Mebusu İsmet Bey Muhtar Bey’in talebinde haklı olduğunu, öncelikle vatanın acil ihtiyaçları doğrultusunda hareket edilmesi gerektiğini ve memleketin her yerinin zaten yollara muhtaç olduğunu ancak Muhtar Bey’in; *“Şu tahsisatla şuralarda, buralarda şunu bunu yapmaya mecbursunuz, bizim vilâyetlerimiz bunu istiyor, sizin vilâyetleriniz istemiyor”* gibi sözlerinin yanlış olduğunu ifade etmiştir.⁶⁶

Erzurum Mebusu Rüştü Paşa da İsmet Bey’in sözlerini desteklediğini, memleketin yarısında demiryolu değil normal bir yol dahi bulunmadığını ve bu sebeple de ülkenin her yerini düşün-

⁶⁰ ZC, Devre 2, İçtima 34, C. 8/1, 10 Nisan 1924, 538.

⁶¹ ZC, Devre 2, İçtima 34, C. 8/1, 10 Nisan 1924, 538.

⁶² 31 Aralık 1924’te de TBMM’de Trabzon-Erzurum Demiryolu hattının ve Trabzon Limanı’nın inşası için ek bütçe ayrılması kabul edilmiştir. Bkz. “Samsun ve Trabzon Limanları’nın inşası imtiyazını almış olan Türkiye Millî Bankası namına müracaat eden mezkûr banka müdürlerinden Sir Tomson ile evvelce yapılmış olan mukavelat ahval-i hâzıraya göre ta’dil edilmek şartıyla, müzakere icrası zımında Nafia Vekili Fevzi Beyefendi’ye mezuniyet i’tâsı İcrâ Vekilleri Heyetinin 4.1.1340 tarihli içtimaında kararğır olmuştur.” BCA, 30-18-1-1 / 12-66-9.

⁶³ Öksüz, vd., 2009: 107.

⁶⁴ Öksüz, vd., 2009: 107; Usta, 2014: 18.

⁶⁵ ZC, Devre 2, İçtima 101, C. 17, 13 Nisan 1925, 299.

⁶⁶ ZC, Devre 2, İçtima 101, C. 17, 13 Nisan 1925, 299.

mek gerektiğini ancak Doğu'da yapılacak ıslahatın ilk adımının da Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı olduğunu ileri sürmüştür. Erzincan Mebusu Sabit Bey de bu demiryolu hattının bir ihtiyaç meselesi olduğunu belirtmiş ve şöyle demiştir: “Eğer Bağdat şimendiferi olmasaydı, biz Diyarbakir için çok fena müşkülât içerisinde kalacaktık. O şimendiferle yaptığımız nakliyat sayesinde Diyarbakir’e vaktü zamanıyla yetişilmiş ve orası kurtarılmıştır. Erzurum vaziyetini de hepimiz takdir edersiniz. Bu bir muntika meselesi olmayıp ihtiyaç meselesidir. Bu cihet kimsenin aklından geçmez. Teklifin kabulünü memleket namına çok rica ederim.”⁶⁷

Tartışmaların ardından Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey de şöyle demiştir: “Trabzon-Erzurum hattının yapılmaması mevzubahis değildir. Onun için bütçeye para konmuştur. Kanun da hazırlanmıştır. Kanunların bir kısmı gelmiş, bir kısmı da Meclis-i âlinize gelmek üzeredir. Onun için maddeye dercine lüzum yoktur. Muntika meselesi yoktur. Şark muntikasıdır, garp muntikasıdır, bu, yoktur. Sivas hattı da Erzurum’a kadar gidecektir.”⁶⁸ Ardından Muhtar Bey’in ek kanun teklifinin dikkate alınmasına karar verilmiştir.

1926 yılına gelindiğinde Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı inşası için henüz bir çalışma başlatılmamıştı. Bu duruma gerekçe olarak da bütçenin yetersiz olduğu ileri sürülmüştür.⁶⁹ Mustafa Kemal Paşa’nın imzası ile 1927 yılında yayımlanan bir kararnamede, Trabzon Limanı ile Trabzon-Tebriz Demiryolu hattının İran’a kadar inşası için Türkiye İş Bankası’na bir opsiyon verilecekti.⁷⁰ Ancak Atatürk döneminde Trabzon-Erzurum Demiryolu hattının inşası için keşif çalışmalarından başka bir şey yapılamamıştır. Nitekim hattın inşası için gereken bütçe hükümet tarafından bir türlü sağlanamamıştır. Bu dönemde öncelik Trabzon ile Erzurum arasında ve oradan da İran sınırına kadar ulaşan karayolu yapmaktı. Bu doğrultuda 1931-1937 yılları arasında Trabzon-Erzurum Karayolu modern bir hale getirilmiştir.⁷¹

Trabzon’da ilk demiryolu 1914 yılında Trabzon-Hamsiköy arasına yapılmıştır. Normal hattan daha dar ve oldukça basit olan bu dekovil hat, Birinci Dünya Savaşı sırasında Trabzon Limanı’ndan Erzurum’a askeri malzemenin sevkiyatı için inşa edilmiştir. 1916’da bölgeyi işgal eden Rusya, hayvan ve insan gücüne dayalı bu dekovil hattı yetersiz bulmuş ve Maçka’ya kadar uzanan başka bir dar hat kurmuştur.⁷² Müdafaa-i Milliye Vekili Fevzi Çakmak Paşa 1920 yılında yaptığı bir meclis konuşmasında bu konu ile ilgili önemli bilgiler vermiş ve şöyle demiştir:

“Harbi umumide Trabzon’la Maçka arasında Ruslar bir sahra demiryolu tesis ettiler. Yani dekovilden daha büyük bir hat. Malûmuâliniz dekovil şoseler üzerinde döşenir, adi ince demirlerden ibaret ve vagonları dardır. Hâlbuki sahra demiryolu için ayrıca bir yol yapılır. Bu dar hattan daha dar olmak üzere bir sahra hattıdır, lokomotifleri vardır, vagonları vardır. Rusların yapmış olduğu sahra hattı muharebe zamanında işledi ve Ruslar oradan çekildikten sonra bize kalmıştı. Geçen sene oralardan geçerken bu hattan nerelere kadar istifade edileceğini tetkik ettim. Müstacel yapıldığı için maatteessüf bizim istifademizi temin edecek bir halde kalmamıştı.”⁷³

Rusya 1916 yılında inşa etmiş olduğu demiryolu hattını Değirmendere’nin doğu tarafından geçirmiş ancak bu kısım sel baskını sebebiyle kullanılamaz hale gelmiştir. 1918’de başlayan Mütareke Dönemi’nde İngiltere, bütün vilayetlerde kalan silah, cephane ve diğer savaş malzemelerinin *Rus Denikin Ordusu*’na iade edilmesini istemiştir. Böylece demiryolu hattının önemli

⁶⁷ ZC, Devre 2, İçtima 101, C. 17, 13 Nisan 1925, 300.

⁶⁸ ZC, Devre 2, İçtima 101, C. 17, 13 Nisan 1925, 300.

⁶⁹ Öksüz, vd., 2009: 107.

⁷⁰ “Trabzon Limanı ile Trabzon-Tebriz şimendifer hattının Türk-İran hududuna kadar inşası için Türkiye İş Bankasına bir sen opsiyon itası Nafia Vekalet-i Celîle’sinin 5 Mart 927 tarih ve 121 numaralı tezkiresiyle vuku bulan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti’nin 5 Mart 927 tarihli içtimanda tasvip ve kabul edilmiştir.” Bkz. BCA, 30-18-1-1 / 23-13-18.

⁷¹ Küçüküçürlü ve Başkaya, 2019: 153.

⁷² Küçüküçürlü ve Başkaya, 2019: 146-147.

⁷³ ZC, Devre 1, İçtima 117, C. 6, 20 Aralık 1920, 445.

bir kısmı ve özellikle vagon ve lokomotifler Rusya tarafından, 1919 yılında Trabzon Limanı'ndan Kırım ve Novorosisk'e nakledilmiştir.⁷⁴ Kalan demiryolu ise Milli Mücadele döneminde yaşanan mali sıkıntı sebebiyle İtalyan bir iş adamına 90.000 liraya satılmak istenmiş ancak 1920 yılında meclisin açılmasıyla bu satıştan vazgeçilmiştir.⁷⁵

Ruslar tarafından Trabzon-Maçka arasına yapılan demiryolu hattının durumu 14 Şubat 1921 tarihinde mecliste yeniden gündeme getirilmiştir. Erzurum Mebusu Hüseyin Avni Bey konu ile ilgili şöyle demiştir:

“Maçka ile Trabzon arasında Ruslar demiryolu yapmış ve onlar gittikten sonra muattal kalmış; demir çürümüş ve köylüler demirleri alıp götürüyorlar ve damlarının üstüne örtü yaparak kullanıyorlar. Bu gibi hallerden Nafia bihaberdir. Şimdiye kadar Nafia memurlarımızın muamelâtı; biri bir yere gider, keşif yapar, proje yapar, sonra öteki gelir bu olmamış, yapamamış der, bozar tarzında idi. Yani bizim paralar ile yalnız proje yapılır, yol vesaire yapılmaz.”⁷⁶

Orman İdaresi 1924'te Değirmendere mendireği üzerinde bulunan ray ve vagon demirlerinin bir kısmını teslim almıştır.⁷⁷ Zamanla demirlerin bir kısmı da çürümüş ve demirler kullanılmaz hale gelmiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu şebekesini kısa süre içerisinde genişletmek amacıyla yoğun bir inşaa sürecine gidilmiştir. Bu süreç içerisinde yapımına başlanan hatlardan biri de Samsun-Sivas Demiryolu hattıdır.⁷⁸ Bu hattın inşaatı için atılan ilk adım 1910 yılında Nafia Vekâleti tarafından bir tetkik heyetinin bölgeye gönderilmesidir. Samsun-Sivas Demiryolu hattının dar hat olarak yapılmasına karar veren heyet ayrıca güzergâh tespitinde de bulunmuştur. Ancak heyet daha sonra bu kararından vazgeçerek hattın geniş hat olarak yapılmasının daha uygun olacağını ileri sürmüştür.⁷⁹ 1911 yılında devlet tarafından verilen tahsisatla⁸⁰ yapımına başlanan demiryolunun, 1914 yılına kadar 32 km'lik kısmı inşaa edilmiştir. Bu doğrultuda 18 tünelin yarısı tamamen bitirilmiş, 152 km'ye kadar kati profil ve Sivas yolu güzergah çalışmaları tamamlanmıştır.⁸¹ 1914 yılında hattın yapımı devlet tarafından *Fransız Regie Generale Şirketi*'ne devredilmiştir. 1911 yılında yapımına başlanan Samsun-Sivas Demiryolu hattı 22 Eylül 1914 tarihine kadar devam etmiş ancak Birinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkması ile hattın inşası durdurulmuş ve hükümet de imtiyazı iptal etmiştir.⁸²

Mustafa Kemal Paşa'nın 19 Mayıs 1919'da ayak bastığı, özgürlük ve bağımsızlık ateşini yaktığı Samsun vilayeti tarih boyunca bütün Karadeniz'in sosyo-ekonomik ve kültürel gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonra Karadeniz'in liman şehri olan Samsun'u, Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak bir hattın yapımına önem verilmiştir. Coğrafi konumu gereğince İç Anadolu'yu ve Anadolu'nun diğer bölgelerini deniz ulaşımı dışında Karadeniz kentleriyle birbirine bağlayan Samsun karayoluydu. Orta ve Doğu Karadeniz vilayetlerinin birbirleriyle bağlantısını kesen dağlar sadece Samsun üzerinden geçit vermekteydi. Bu sebeple Samsun kara ve demiryolu taşımacılığında, uzun kıyı şeridinin sağladığı avantajları diğer bölgelere aktarabilecek önemli bir yöreydi.⁸³ Samsun-Sivas Demiryolu yapımı için 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kanun⁸⁴ çıkarılmış ve 23 Aralık 1924'te de inşasına başlanmıştır. Bu kanun çerçevesinde, Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryolları'nın inşası için hükümet 5 yılda harcanmak üzere 65.000.000 lira tahsis etmişti. Samsun-Kavak arasındaki hattın

⁷⁴ ZC, Devre 1, İçtima 117, C. 6, 20 Aralık 1920, 445; Küçükkuşurlu ve Başkaya, 2019: 148.

⁷⁵ ZC, Devre 1, İçtima 117, C. 6, 20 Aralık 1920, 446; Küçükkuşurlu ve Başkaya, 2019: 149.

⁷⁶ ZC, Devre 1, İçtima 150, C. 8, 14 Şubat 1921, 216.

⁷⁷ Küçükkuşurlu ve Başkaya, 2019: 150.

⁷⁸ Samsun-Sivas Demiryolu inşası imtiyazları ve projeleri hakkında bkz. BCA, 230-0-0-0 /143-26-1.

⁷⁹ BCA, 30-10-0-0 / 151-69-19.

⁸⁰ BOA, Babıali Evrak Odası (BEO), 3889 / 292641.

⁸¹ Babaoğlu, 2014: 186.

⁸² BOA, BEO, 4311 / 323311; BCA, 30-18-1-1 / 12-75-17.

⁸³ Arı, 1991: 612.

⁸⁴ Düstur, 1931: 740.

ilk 7 km'lik kısmını ihaleyle 210.000 liraya Mühürdarzâde Nuri Bey (Nuri Demirağ) almıştır.⁸⁵ 48 km olarak yapılan Samsun-Kavak hattı, 23 Nisan 1926'da işletmeye açılmıştır.⁸⁶

Cumhuriyet Hükümetinin çok önem verdiği Samsun-Sivas hattının inşası devam ederken, dağlık Karadeniz bölgesinin hangi karayolu ile bu demiryoluna bağlanacağı meselesi gündeme gelmiştir. Nitekim Samsun'u Doğu Karadeniz'e bağlayacak karayolları mevcuttu, ancak yollar sık sık bozulduğu gibi çamur batağı ve çakıl yığınları altında da kalmaktaydı. Samsun-Çarşamba arasındaki yol da engebeli ve bozuk durumdaydı. Oysaki Çarşamba Ovası hem tahıl ürünleri hem de bahçe bitkileri bakımından zengin bir ovaydı. Samsun-Çarşamba, Samsun-Bafra karayollarının yapım ve onarımı için hükümetten para yardımı istenmiş ancak Nafia Vekaleti sadece Samsun-Havza yolu için ödenek tahsis etmişti. Hem Çarşamba ve ötesinin hem de Bafra'nın ekonomisini güçlendirebilmek için, Samsun-Sivas Demiryolu hattının bu havzalara kadar uzatılması gerektiği üzerinde durulan bir konuydu.⁸⁷

1924'te Samsun-Çarşamba-Bafra çizgisinde inşası planlanan demiryolu hattının imtiyazını Samsun vilayetinin önde gelen sanayicilerinden Nemlizâdeler kazanmıştı.⁸⁸ İmtiyaz şartlarına göre; hattın bir ucu Samsun'dan Çarşamba ve Terme'ye diğer ucu da Bafra ve Alaçam'a kadar uzanacak, hattın uzunluğu 150 km genişliği de standart ölçülere göre 75 cm olacaktı.⁸⁹ Samsun-Çarşamba hattı bizzat imtiyazı alan şirket tarafından yapılacak ancak hattın diğer kısımlarının yapımı şirketin isteğine bırakılacaktı. Diğer yandan Bafra-Terme hattı bütün uğraşlara rağmen yaşanan maddi zorluklardan dolayı hayata geçirilememiştir.

Türkiye Hükümetinin yerli sermaye ile inşa ettiği ilk demiryolu olan Samsun-Çarşamba hattının temeli, 21 Eylül 1924 tarihinde Mustafa Kemal Paşa tarafından atılmıştır. Burada bir konuşma yapan Mustafa Kemal Paşa şöyle demiştir:

"Efendiler! Vatandaşlarımızın millî bir sermaye ile memlekette demiryolu inşa etme teşebbüsü, izaha muhtaç olmayan birçok nokta-i nazarlardan fevkalade mühimdir. Böyle millî teşebbüslerin Hükümet-i Cumhuriyemiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefharetle karşılanmakta olduğu suhuletle tahmin edilebilir. Demiryolu yapmakta ilk millî teşebbüsün tatbikatına başladığını bizzat görmek fırsatı cidden benim için mutlu bir tesadüftür. Memleketimizin asırlardan beri yolsuz bırakıldığı ve bir demiryoluna olan ihtiyacın şiddeti düşünülürse, bu hususta müteşebbis olanları ne kadar takdir etmek ve onlara ne derece müzahir olmak lazım geleceği pek güzel anlaşılır. Memleketin her tarafında olduğu gibi bu defa ziyaret ettiğim vilayetlerimizde de en büyük sıkıntının yolsuzluk olduğu bütün efrad-ı millet tarafından acı bir surette tekrar olundu... Halk, köylüler bana her yerde iş programını şu iki kelime ile ihtar ettiler: Yol, mektep. Hatta yoldan bahsederlerken yol köylünün kanadıdır, demeleriyle her şeyden evvel ona ehemmiyet verdikleri anlaşılıyor. Efendiler! Merkezi Anadolu'nun iskelesi olan Samsun'u Sivas'a raptedecek olan demiryoluna başlanırken, Nemlioğulları'nın hakiki programa fiilen tevessülleri ne kıymetli bir misal olmuştur. Samsun Çarşamba demiryolunun ne kadar feyiz ve refah yolu olacağını düşünerek, iftihar edebilirler."⁹⁰

Konuşmasını tamamlayan Mustafa Kemal Paşa, gümüş kazma ve kürekle demiryolu inşasının temeline ilk harcı atmıştır. 45 km uzunlukta olan Samsun-Çarşamba Demiryolu hattı 1925 yılının sonuna doğru tamamlanmış, 1926 yılında da işletmeye açılmıştır.⁹¹ Samsun-Çarşamba Demiryolu hattı imtiyaz sahibi şirket tarafından 1933 yılına kadar çalıştırılmıştır. Ancak yeterli

⁸⁵ Deliorman, 1957: 15.

⁸⁶ BCA, 30-10-0-0 / 152-75-13.

⁸⁷ Arı, 1991: 613.

⁸⁸ İpek, 2006: 333-348; BCA, 30-18-1-1 / 7-31-2; BCA, 30-18-1-1 / 8-42-3.

⁸⁹ BCA, 30-18-1-1 / 8-42-3.

⁹⁰ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 2006: 341.

⁹¹ BCA, 30-10-0-0/ 151-69-21.

sayıda yolcu ve yük talebi bulunmadığı gerekçesiyle zarar ettiğini ileri süren şirket, 1933 yılında hattı Devlet Demiryollarına satmıştır. Hattın işletmesi 1955 yılına kadar devlet tarafından yapılmış, lâkin aynı yıl hat Samsun-Sivas Demiryolu İstasyonu'na bağlanmıştır.⁹²

380 km uzunluğundaki Samsun-Sivas Demiryolu'nun tamamlanması 8 yıl sürmüş ve hat 1932 yılında işletmeye açılmıştır. Bu hat Türkiye Hükümetinin yaptırmakta en çok zorlandığı hatlardan biri olmuştur. Çünkü Sivas vilayetinin denizden 1266 metre yükseklikte olması, engebeli yolları ve dağlık alanlarının fazla olması demiryolunun inşasını zorlaştırmıştı. Bütün hat boyunca birbirini takip eden tüneller, yarmalar ve geçitler inşa masraflarını da arttırmıştı. Hattın en küçük parçasını oluşturan Çukurluk-Amasya arsındaki 103 km'lik kısmın sadece tesviye (düzeltme) masrafı 5.667.043 lirayı bulmuştu.⁹³

Samsun-Sivas Demiryolu hattının en önemli durağı Samsun İstasyonuydu. Nitekim asker, mühimmat, ithalat ve ihracat bakımından önemli olan bu istasyonun Çarşamba Ovası'yla da bağlantısı bulunmaktaydı. Samsun İstasyonu açıldığında tek katlı, dikdörtgen formlu ve kırma çatılı bir gar binası, ambar binası ve birkaç teknik birimden oluşmaktaydı. Samsun-Sivas bağlantısının sağlanmasının ardından yük, yolcu ve sefer sayıları arttırılmış, teknik ve idari hizmet yapıları, lojmanlarla birlikte istasyon da geliştirilmiştir.⁹⁴

Öncesinde Belçikalı bir şirkete verilen Samsun-Turhal hattı, ardından yabancı şirketten alınarak Türk müteahhitlere verilmiştir. Bu hattın inşasında 15.700.000 lira harcanırken, Turhal-Kalın kısmında da 13.500.000 lira harcanmıştır. Samsun-Turhal kısmının Kavak-Havza bölümü 7 Eylül 1927'de, Samsun-Havza kısmı da 9 Eylül 1927'de işletmeye açılmıştır. Samsun-Sivas hattının en engebeli ve bozuk mıntıkası olan Havza kısmında 20 tünel açılmıştır.⁹⁵ 21 Kasım 1927'de Havza-Amasya arası, 23 Ağustos 1928'de Amasya-Zile, 11 Ağustos 1930 Zile-Kunduz, 31 Ağustos 1931 Kunduz-Yıldız, 6 Eylül 1931 Yıldız-Kalın arası hatları bitirilerek işletmeye açılmıştır. 7 yıl gibi bir süre de tamamlanan 372 km uzunluğundaki Samsun-Kalın hattı, Ankara-Sivas hattı üzerinden Sivas'a bağlanmaktaydı. Bu hat içerisinde 4914 metre uzunluğunda toplam 37 adet tünel bulunmaktaydı.⁹⁶

35.000.000 liraya mal olan Samsun-Sivas hattının açılışıyla birlikte ilk tren 16 Aralık 1932 tarihinde Ankara'dan Samsun'a hareket etmiştir. Ayrıca bu ilk tren Karadeniz ile Akdeniz'i birleştirerek Mersin'e kadar gitmiştir. Samsun-Sivas Demiryolu'nun ikmalî Karadeniz ve Akdeniz'i bağlaması açısından da son derece mühimdir.⁹⁷

Osmanlı döneminde İstanbul ile Karadeniz Ereğli'sinin bir demiryolu hattı ile bağlanması planlanmış ancak bu plan hayata geçirilememiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra Ankara ile Ereğli arasında demiryolu hattı yapılması için çalışmalar başlatılmıştı. Ankara-Ereğli arasındaki demiryolu hattının inşası öncelikle Batı Karadeniz bölgesindeki ormanların ve kömür ocaklarının işletilmesi gibi iktisadi bir amaçla düşünülmüştür. Nitekim kömürlerin sanayi merkezlerine taşınmasını kolaylaştıran denizyollarının dışında, Zonguldak'a kadar uzatılan bir demiryolu hattı ile karadan da taşınması sağlanacaktı.

26 Ocak 1925 tarih ve 548 numaralı kanun ile mecliste, Karadere ormanlarının işletilebilmesi için Ereğli-Karadere arasına 75 cm genişliğinde bir demiryolu hattı inşa edilmesi kabul edilmiştir.⁹⁸ Daha sonra bu kanun değiştirilerek hattın 1.44 metre açıklığında normal bir geniş hat olarak yapılmasına, Ereğli'den Ankara'ya kadar uzatılmasına ve 5 yılda harcanmak için

⁹² Aydın, 2001: 71; İpek, 2006: 333-348.

⁹³ Akalan, 2010: 128.

⁹⁴ Büyükçam, 2022: 850.

⁹⁵ Akalan, 2010: 128.

⁹⁶ Temizgüney, 2008: 30.

⁹⁷ Samsun'dan kalkan ilk trenin üstüne "Karadeniz'den Akdeniz'e Selam" levhası asılmıştır. Vakit, 16 Kânunuevvel (Aralık) 1932, No: 5366: 1; Cumhuriyet, 16 Kânunuevvel (Aralık) 1932, No: 3094: 1; Son Posta, 16 Kânunuevvel (Aralık) 1932, No: 861: 1; Milliyet, 16 Kânunuevvel (Aralık) 1932, No: 2461: 1.

⁹⁸ ZC, Devre 2, İçtima 41, C. 12, 26 Ocak 1925, 325.

40.000.000 lira ödenek verilmesine karar verilmiştir.⁹⁹ Demiryollarının güzergâhı hususunda yapılan çalışmalarda da Ereğli'den iç bölgelere inşa edilecek bir demiryolunun askeri açıdan güvenli olmayacağı üzerinde durulmuştur.

Hükümet yetkilileri Irmak-Çankırı-Safranbolu'dan geçirilecek hattın, bir yandan zengin kömür madenlerinin bulunduğu Söğütözü ve Safranbolu'ya ulaşmasını, diğer taraftan da Filyos'a inerek Filyos-Ereğli arasındaki kömür madenlerinin Ereğli Limanı'na ulaştırılmasını planlamaktaydı.¹⁰⁰ Buna göre çizilen güzergâh şöyle olacaktı; "Ankara-Ereğli Demiryolu, Ankara-Kayseri hattı üzerinde bulunan Irmak'tan başlayacak, Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bu iki koldan biri Söğütözü diğeri de Filyos civarından geçerek Ereğli'ye bağlanacaktı. Bu hattın genişliği 1 metre olacak, adı da Irmak-Filyos (Çankırı-Zonguldak) hattı olarak geçecekti."¹⁰¹

Kömüre Giden Demiryolu Projesi adı verilen bu projede hükümet, Irmak-Filyos hattını 7 Şubat 1927'de İsveç-Danimarka ortaklığında kurulan *Nydquist Holm* şirketine ihale etmiştir. Aynı zamanda Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ihalesini de alan şirkete, bu iki hattı 5 yılda tamamlaması için 50.000.000 liralık tahsisat verilmiştir.¹⁰² Bu doğrultuda şirket 1 Haziran 1927'de inşaat malzemesinin daha kolay nakledilebileceği düşüncesiyle hattın inşasına Filyos'tan başlamıştır. Ancak şirket güzergâh tespit çalışmalarını devam ettirdiği günlerde 1 metre genişliğinde yapılacak olan bu hattın, ihtiyaçlara cevap veremeyeceğini ve bu sebeple de az bir masrafla hattın normal olarak yapılmasının daha uygun olacağını belirtmiştir. Böylece 25 Haziran 1927'de kabul edilen yeni bir kanunla hattın normal genişlikte yapılmasına karar verilmiştir.¹⁰³ 22 Ekim 1927'de ise hattın diğer ucu olan Irmak'tan inşa çalışmalarına başlanmıştır.

Bir ucu Filyos'tan diğer ucu Irmak'tan başlatılan demiryolu hattının yapımı kısa süre içerisinde tamamlanmıştır. Irmak-Filyos-Ereğli hattının, Filyos İstasyonu'yla Balıkısık İstasyonu arasındaki 70 km'lik kısım 1 Temmuz 1930 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹⁰⁴ Hattın Irmak-Çankırı kısmının açılışı 23 Nisan 1931'de dönemin Maliye Bakanı Abdülhalik Bay tarafından yapılmıştır. Abdülhalik Bey açılış konuşmasında şöyle demiştir:

"Irmak-Çankırı demiryolunun resmi küşadında hükümet tarafından memur bulunuyorum. Bugün 23 Nisan bayramına Çankırı için bir bayram daha ilave etmekle müftehirim. Bittiği zaman kömür havzasının istihalatını memleketin içlerine sevk edecek olan bu demiryolunun büyük ehemmiyet ve faydaları hakkında size fazla bir şey söylemeye gerek duymuyorum. Hükümetin yürüttüğü demiryolu siyasetinin aynı şiddet ve ısrarla takip edeceğini ve buradaki yolun programında tespit edilen bütün noktalara gideceğini temin etmek isterim. Bugün buraya gelen bu tren demiryolu programının fiili ve en canlı bir neticesidir."¹⁰⁵

1 Haziran 1934'te hattın Balıkısık-Eskipazar kısmı, 1 Ekim 1935'te Çankırı-Çerkeş bölümü, 27 Ekim 1935'te de hattın son kısmı olan Çerkeş-Eskipazar bölümü tamamlanmıştır.¹⁰⁶ Irmak-Filyos Demiryolu hattı 12 Kasım 1935'te Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından açılmıştır. Bakan Çetinkaya açılış töreninde önemli bir konuşma yapmış ve şöyle demiştir:

⁹⁹ 26 Aralık 1925 Tarih ve 548 Numaralı Kanun hakkında bkz. ZC, Devre 2, İçtima 23, C. 20, 12 Aralık 1925, 101, 108, 119-120.

¹⁰⁰ 7 Nisan 1926 Tarih ve 804 Numaralı Ankara-Ereğli Demiryolunun İnşa ve İşletilmesi Hakkındaki 21 Kânunuevvel (Aralık) 1925 Tarihli Kanunun İkinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun için bkz. TBMM Kavanin Mecmuası, 1926-27: 15; Resmi Gazete, 3 Ocak 1927, No: 541.

¹⁰¹ Yıldırım, 2001: 90-93.

¹⁰² ZC, Devre 2, İnikat 82, C. 33, 25 Haziran 1927, 789.

¹⁰³ "25 Kânunuevvel 1926 tarihli ve 943 numaralı Kanun ile 1 metre genişliğinde dar hat olarak inşasına mezuniyet verilen Ankara-Safranbolu-Ereğli ve Safranbolu-Söğütözü Demiryolu mebdei hükümetçe Eskişehir-Kayseri hattı üzerinden intihap edilecek bir noktadan başlamak üzere geniş olarak inşa olunabilir." ZC, Devre 2, İnikat 82, C. 33, 25 Haziran 1927, 790.

¹⁰⁴ Hat üzerinde bulunan istasyonlar şöyledir; Filyos, Çaycuma, Tefen, Kayadibi, Cebeciler, Balıkısık. Bkz. BCA, 30-10-0-0 / 152-76-5.

¹⁰⁵ Cumhuriyet, 24 Nisan 1931, No: 2502: 3.

¹⁰⁶ Cumhuriyet, 28 Birinciteşrin (Ekim) 1935, No: 4115: 1.

“Bugün büyük ulusumuzun zamanlardan beri özlediği en önemli menzillerden biri olan kara elmasının kömür hazinesinin kapısına dayanmış bulunuyoruz... Bu kömür yolu daha bu günden Anadolu yaylasında yer yer kurulan ve kurulacak olan ağır endüstrimizin ve günden güne artmakta olan demiryollarımızı besleyecek enerjinin şah damarıdır. Bundan dolayıdır ki yolun takip ettiği istikamet de ancak bu gayeye varmak için seçilmiştir. Diğer bazı hatlarla bu hattın fenni murakabesi 7 Şubat 1927 senesinde İsveç ve Danimarka grubuna verilmiş ve inşaat malzemesinin kolay nakledebileceği düşüncesiyle inşasına 13 Haziran 1927 tarihinde bu noktadan, Filyos’tan başlanmış ve bu suretle şu önümüzde görülen iskele ve sair tesisat kurulmuştur. Fakat sonradan Sivas hattının ilerlemesi ve nakliyatın kara tarafından yapılmasında kolaylık hasıl olunca bu taraftan başlanan inşaat Eskipazar’da durdurulmuş ve buna karşı hattın diğer ucu olan Irmak İstasyonu’nundun Çankırı’ya doğru 105 km’lik kısım 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılmıştır. Hattın Irmak-Filyos arasındaki uzunluğu 391 km’dir. Üzerinde 27 İstasyon, 1368 menfez ve köprü, 8800 metre uzunluğunda tünel vardır. Bu hattın inşasına devlet hazinesinden sarf edilen para 45 milyondur. Filyos son bir menzil değil, kömür hazinesine girmek için bir kapıdır. Hat şimdiden Zonguldak’a Ereğli’ye doğru uzanmaktadır...”¹⁰⁷

Irmak-Filyos hattının, Filyos ile sınırlı kalması kömür madenlerinden istenildiği gibi fayda sağlanamamasına neden olmaktadır. Hem kömür üretiminin arttırılması hem de taşıma ihtiyacının karşılanabilmesi için Filyos’tan Zonguldak’a, oradan da Ereğli’ye kadar uzatılan bir hatta gerek duyulmaktaydı.¹⁰⁸ Bu doğrultuda 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanun kabul edilmişti. Bu kanun çerçevesinde, “*Demiryolu hattı Filyos İstasyonu’ndan başlayarak Zonguldak yoluyla sahili takiben Ereğli’ye varacak ve yapımına başlanmasından itibaren en fazla 4 yıl içerisinde ikmal edilecek, normal genişlikte olacak ve bu demiryolunun inşası için 20.000.000 lira ödenek verilecekti.*”¹⁰⁹

Filyos-Ereğli Demiryolu hattı, Filyos-Çatalağzı ve Çatalağzı-Ereğli olarak ikiye bölünmüştü. Filyos-Çatalağzı bölümü 8 Ağustos 1934’te 2.100.000 liraya, Çatalağzı-Ereğli bölümü de 25 Mayıs 1935’te 2.950.000 liraya Türk müteahhitlere ihale edilmiştir. Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya 27 Mayıs 1936’da TBMM’de yaptığı bir konuşmada bu hattın yapım amacı ve önemi hakkında şöyle demiştir:

“Demiryolları inşaatı Filyos hattından sonra Filyos’tan Zonguldak’a doğru Çatalağzı’na kadar 13 kilometrelik bir yolumuz var. Bu sene onu bitireceğiz. Bununla kömür havzasına temas etmiş olacağız ve 1936 senesinde katiyetle Anadolu dâhiline kömür nakline başlayacağız. Bu bizim için öteden beri beslenen bir ümidin kemale gelip başarılması demektir. Ondan sonra, Zonguldak’a kadar olan kısım ki orada pek çok tüneller vardır, inşaata devam edeceğiz. 1937 de bitecektir.”¹¹⁰

18 Kasım 1936’da hattın Filyos-Çatalağzı kısmı tamamlanmış ve Zonguldak Valisi’nin de katılımıyla ilk tren seferi başlatılmıştı.¹¹¹ 14.684 metre uzunluğunda inşa edilen Filyos-Çatalağzı hattına aynı zamanda 3.236 metre uzunluğunda sekiz tünel yapılmıştır. Hat işletmeye açılır açılmaz da kömür nakliyatı başlatılmıştır. Hattın ikinci kısmı olan Çatalağzı-Ereğli bölümü 12 Ağustos 1937’de Zonguldak’ta bitirilmiş, hattın Ereğli’ye ulaşması mümkün olmamıştır. Toplamda 8 tünel yapılan hattın işletmeye açılması da 1 Ekim 1937 tarihinde olmuştur.¹¹²

1937 yılında dönemin Zonguldak Valisi demiryolunun Ereğli’ye ulaştığını Mustafa Kemal Paşa’ya telgrafla bildirmiştir. Mustafa Kemal Paşa’da vermiş olduğu cevapta şöyle demiştir: “*Demiryolunun kömür ilinin merkezine ulaştığı mes’ut hadisesini bildiren telgrafınızı büyük*

¹⁰⁷ Cumhuriyet, 13 İkinciteşrin (Kasım) 1935, No: 4131: 1, 6; Ulus, 13 Sontesşrin (Kasım) 1935, No: 5137: 1, 5; Tan, 13 İkinciteşrin (Kasım) 1935, No: 3508: 1, 9.

¹⁰⁸ BCA, 30-18-1-2 / 19-25-15.

¹⁰⁹ ZC, Devre 4, İnikat 57, C. 15, 23 Mayıs 1933, 311

¹¹⁰ ZC, Devre 5, İnikat 69, C. 11, 27 Mayıs 1936, 255.

¹¹¹ Cumhuriyet, 19 İkinciteşrin (Kasım) 1936, No: 4498: 1.

¹¹² Cumhuriyet, 2 Birinciteşrin (Ekim) 1937, No: 4809: 1, 3; Ulus, 2 Birinciteşrin (Ekim) 1937, No: 5813: 1; Son Posta, 2 Birinciteşrin (Ekim) 1937, No: 2577: 3.

memnuniyetle aldım. Bu münasebetle muhterem halkın bana karşı gösterdikleri yüksek duygulara teşekkür ederim."¹¹³

Filyos-Zonguldak Demiryolu'nun ardından, hattın Kozlu'ya kadar uzatılması meselesi gündeme getirilmişti. Kozlu'da büyük tonajlı kömür ocaklarının bulunması ancak bu ocakların limanlarla bağlantısının bulunmayışı buradaki kömür ocaklarından fayda sağlanamamasına sebep oluyordu. 5 Haziran 1940'ta kabul edilen 3879 sayılı kanunla, Zonguldak-Kozlu hattının yapımı için 2.000.000 lira ödenek verilmesi ve normal genişlikte bir hat yapılması kabul edilmiştir.¹¹⁴ Hattın ihalesi 30 Temmuz 1940'ta Emlakbank Yapı Limited Şirketi'ne verilmiştir.¹¹⁵ Ancak İkinci Dünya Savaşı sebebiyle yapımı uzayan ve maliyeti yükselen Zonguldak-Kozlu hattı, 3 yıl içerisinde tamamlanabilmiştir. Hat 2 Mayıs 1943'te işletmeye açılmıştır. Zonguldak-Kozlu hattının işletmeye açılması Türkiye Hükümetinin en büyük başarılarından biridir. Nitekim Kozlu bölgesinin kömür madenleri kısa ve güvenli bir şekilde Zonguldak limanına aktarılabilmiştir.

Sonuç

Osmanlı döneminde inşa edilen demiryollarının bir kısmı yeni Türkiye Devleti'nin sınırları içerisinde kalırken, önemli bir kısmı da devletin sınırları dışında kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin 6.296 km uzunluğundaki demiryolu hattının, Türkiye sınırları içerisinde kalan bölümü 4.112 km'di. Ancak Milli Mücadele döneminde uzun süren savaşlar neticesinde hatların birçoğu bozulmuş ve kullanılmaz hale gelmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında mali imkânlar her ne kadar elverişsiz olsa da ulaştırma probleminin bir an önce çözülmesi için önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Demiryollarından beklentilerin çok yüksek olduğu bu dönemde, hükümet yöneticileri hiçbir fedakârlıktan kaçmamış ve ülke genelinde bir demiryolu seferberliği başlatmıştır.

Mustafa Kemal Paşa demiryollarını askeri, ekonomik kalkınma ve refah düzeyini yükselten bir araç olarak görmüş ve demiryolu yapımı ile ilgili sistemli bir politika takip etmiştir. "*Bir karış şimendifer*" parolasıyla memleketi demir ağlarla örmeyi kendisine hedef alan Türkiye, ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda "milli ve bağımsız bir demiryolu politikası" takip etmiş ve bu doğrultuda iki önemli yol izlemiştir. Bunlardan ilki milli bütünlüğün ve milli iktisadın ihtiyacını karşılayabilecek nitelikte milli sermaye ile yeni demiryolları inşa etmek, diğeri de yabancı şirketlerin denetiminde bulunan bütün demiryollarını satın alarak millileştirmektir. Yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi ise satın alma işlemi ile gerçekleştirilmiştir. Ancak hükümetin mali yetersizliği, satın alma işleminin borçlanarak yapılmasına sebep olmuştur. Hükümet tarafından işletilen demiryolları ise iç kaynaklarla finanse edilmeye çalışılmıştır.

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz sahillerini Doğu Anadolu'ya demiryolu hatları ile bağlama düşüncesi ve projeleri ortaya çıkmış ancak bir sonuç alınamamıştır. 1908 yılında gündeme getirilen Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı, Cumhuriyet döneminde tekrar ele alınan bir konu olmuştur. Trabzon-Erzurum Demiryolu hattı hayata geçirilirse, doğudan İstanbul'a nakliyat daha kısa sürede yapılabilecek, hattın geçtiği güzergâhlar üzerinde bulunan madenler bütün köy, kasaba ve şehirlere kolayca taşınabilecek, doğu ile batı arasında bir bütünlük sağlanabilecekti. Ancak bölgeye yapılan keşif çalışmaları sonucunda hattın maliyetinin çok yüksek olacağı, hükümetin de yeterli bütçesinin olmadığı gerekçesiyle bu hattın yapımı ertelenmiştir. Atatürk döneminde hedeflenen demiryolu projelerinin çoğunun gerçekleştirilmiş olmasına rağmen, bu hat sürüncemede kalmıştır. Ayrıca Karadeniz'in büyük bir kısmı ile iç kesimler arasında bağlantı sağlanamamış ve istenilen reformlar Doğu Karadeniz vilayetlerine ulaşamamıştır.

¹¹³ Namal, 2010: 59.

¹¹⁴ "Zonguldak İstasyonu'ndan başlayarak Kozlu'ya varmak üzere iki milyon lira sarfile normal genişlikte bir demiryolu inşasına ve her sene tediye edilecek miktarı o sene bütçelerine konulmak suretiyle gelecek yıllara geçici taahhütlere girişmeye Nafia Vekâleti mezundur." Bkz. ZC, Devre 6, İnikat 63, C. 12, 5 Haziran 1940, 44.

¹¹⁵ BCA, 30-10-0-0 / 152-74-17.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Karadeniz'in liman şehri olan Samsun'u, Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak bir hattın yapımına önem verilmiştir. Samsun, kara ve demiryolu taşımacılığında uzun kıyı şeridinin ekonomik avantajlarını diğer vilayetlere aktaracak önemli bir yöreydi. Bundan dolayı demiryolu ve karayolu yapımında çizilen projelerde Samsun, Karadeniz'e çıkmanın bir yolu olarak görülmüştür. Osmanlı döneminde yapımına başlanan ve Cumhuriyet döneminde devam ettirilen Samsun-Sivas Demiryolu, 8 yılda tamamlanarak 1932'de işletmeye açılmıştır. Samsun-Sahil Demiryolu hattı ise 1926 yılında tamamlanmıştır. Burada önemli olan sonuç ise Cumhuriyet döneminin bir simgesi olan Samsun-Sahil Demiryolu'nun, yeni kurulan rejimin yurdu demir ağlarla örme çabasını yansıtan ilk örnek ve aynı zamanda yerli sermaye ile inşa edilen ilk hat olmasıdır. Ayrıca Cumhuriyet döneminin mimari bir mirası olarak tanımlanan Samsun-Sahil Demiryolu bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişiminde de etkin bir rol oynamıştır. Karadeniz bölgesinin zengin tarım ürünleri, madenleri ve birçok zenginliği iç bölgelere, doğuya taşınabilme imkânı bulmuştur.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Ankara ile Ereğli arasında bir demiryolu hattı kurulması için çalışmalar başlatılmıştı. Çünkü Ankara-Ereğli arasında bir hat inşa edilirse, Batı Karadeniz bölgesindeki orman ürünleri ve özellikle Zonguldak havzasının kömür ocakları iç bölgelere taşınabilecekti. *Kömüre Giden Demiryolu Projesi* adı verilen bu projede, 1930 yılında Irmak-Filyos hattı, 1931 Irmak-Çankırı, 1937'de de Filyos-Zonguldak hattı işletmeye açılmıştır. Hatlar biter bitmez da Karadeniz'in madenleri, kömürleri taşınmaya başlanmıştır.

Atatürk Döneminde devletin vazgeçilmez politikası olarak görülen demiryolları ile farklı bölgeler birbirine bağlanmış ve iç kesimlerdeki tarım ve maden kaynakları limanlara ulaşabilmiştir. Bu dönemde hedeflenen demiryolu projelerinin önemli bir kısmı hayata geçirilmiş, ancak 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi de yakından etkilemesi, hatların millileştirilmesi için harcanan sermayenin fazla oluşu, kalifiyeli elemanın azlığı ve teknolojik yetersizlikler sebebiyle gerçekleştirilemeyen projeler de olmuştur. Bu projeler de Atatürk döneminden sonraki süreç içerisinde tekrar ele alınmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

Resmi Yayınlar

TBMM Zabıt Cerideleri

TBMM Kavanin Mecmuası, 1926-1927.

Düstur, Üçüncü Tertip, 5, (11 Ağustos 1339 - 19 Teşrinievvel 1340).

Gazeteler

Cumhuriyet

Milliyet

Son Posta

T.C. Resmi Gazete

Tan

Ulus

Vakit

Araştırma ve İnceleme Eserler

Akalan, Ali Osman (2010), *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Arı, Kemal (1991), "Samsun Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Paşa'nın Samsun Gezisi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 7/21, 609-622.

Arslan, Mukaddes (2010), "Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu*, (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 47-82.

Atatürk, Mustafa Kemal (2006), *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, I-III, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Aydın, Suavi (2001), "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, 11, 49-94.

Babaoğlu, Resul (2014), "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13/25, 183-234.

Borak, Sadi (1969), "Demiryollarının Tarihi", *Hayat Tarih Mecmuası*, 12/98, 82-86.

Büyükçam, Serap Faiz (2022), "Yitik Bir Miras: Samsun Demiryolu Yerleşkesi", *Online Journal of Design Art and Communication*, 12/3, 846-855.

Çerkez, Murat (2020), "Kırıkkale Tren Garı Üzerine Bazı Tespitler", *Troyacademy*, 5/2, 231-257.

Deane, Phyllis (1988), *İlk Sanayi İnkılabı*, (Çev. Tefik Güran), Ankara: TTK Yayınları.

Deliorman, Necmettin (1957), *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul: Nu. D. Matbaası.

Dickinson, H. W. and Title, Artur (1934), *Richard Trevithick The Engineer and The Man*, Britain: Cambridge at the University Press.

Dinç, Dilaver (2009), *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Engin, Vahdettin (1993), *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık.

Günçan, Ömer Kamil (1992), *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği Demiryollarımızın Dünü-Bugünü Ve Yarını Hakkında Bir Yorum*, Ankara.

İlkin, Selim (1984), "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Uluslararası Atatürk Sempozyumu, Bildiriler ve Tartışmalar, (17-22 Mayıs 1981)*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 739-781.

İpek, Nedim (2006), "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (Ed. Cevdet Yılmaz), Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayınları, 333-348.

Kâhya, Esin (1988), "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Bellekten*, LII/202, 209-218.

Kolay, Arif (Ekim 2017), "Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu Hattı: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5/54, 89-106.

Kurmuş, Orhan (2008), *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Dördüncü Baskı, İstanbul: Yordam Kitap Yayınları.

Küçükkuşurlu, Murat (2008), “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları*, XXXII, 284-286.

Küçükkuşurlu, Murat ve Başkaya, Muzaffer (2019), *Sorularla Trabzon Tarihi*, Ankara: Çizgi Kitabevi.

Namal, Yücel (2010), *Atatürk'ün Zonguldak Gezisi*, Ankara: Zonguldak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Öksüz, Hikmet - Usta, Veysel - İnan, Kenan (2009), *Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi (1884-1950)*, Trabzon: Ticaret ve Sanayi Odası.

Özyüksel, Murat (2013), *Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi, Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Sarıaslan, Ümit (2004), *Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası*, İstanbul: Otopsi Yayınları.

Tamçelik, Soyalp (2000), “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 12/35, 483-535.

Tekeli, İlkin ve İlhan, Selim (2001), “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, *Kebikeç*, 11, 125-164.

Temizgüney, Firdes (2008), *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tezel, Yahya Sezai (1986), *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950*, Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tezel, Yahya Sezai (Aralık 1970), “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 4, 287-318.

Uluğbay, Hikmet (1995), *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara: Turkish Daily News Yayınları.

Usta, Veysel (2004), *Fotoğraflarla Atatürk ve Trabzon*, Trabzon: KTÜ Matbaası.

Yavuz, Ünsal (2010), “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu*, (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 83-90.

Yıldırım, İsmail (2001), *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Yıldırım, İsmail (Temmuz 1996), “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12/35, 387-396.