

DEMİRYOLU ULAŞIMININ ERZURUM'A KATKILARI***Firdes TEMİZGÜNEY******Özet**

19. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin yol politikasında ayrı bir öneme sahip olan demiryolu, ülkenin yalnızca batı ve güney bölgelerinde yapılabiliyordu. Osmanlı döneminde yıllarca ihmal edilen doğu bölgelerindeki yol yapım ve onarım çalışmaları, eksikliğini en çok Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında hissettirdi. Bu nedenle Cumhuriyet devri, yurdun batısıyla doğusunu bütünleştirmek hedefiyle demiryolu yapımını temel hedef olarak gördü. Belirtilen amaca uygun olarak 1933 yılında inşasına başlanan Sivas-Erzurum hattı 1939 yılında tamamlandı. Tamamen Türk mühendisi, işçisi ve yerli sermayesiyle yapılan hat ile Türk demiryolu siyasetinde de bir ilk gerçekleştirildi. Yıllardır modern ulaşım vasıtalarından mahrum kalan, ancak tarih boyunca bulunduğu konum nedeniyle siyasi, askerî, sosyal ve ekonomik önemini koruyan Erzurum, 1939 yılında demiryolunun gelişiyle birlikte çok daha stratejik bir yapıya kavuşacaktır.

Anahtar Sözcükler: Erzurum, demiryolu ulaşımı, Sivas-Erzurum demiryolu.

BENEFITS OF RAILWAY TRANSPORTATION IN ERZURUM**Abstract**

Having an exceptional importance for the transportation politics of Ottoman Empire since the 19th century, railway service had unfortunately been brought only to the western and southern regions of the country. The lack of the road constructions and repairs in the eastern parts, which had been neglected for years in the Ottoman era, was felt at its most during the World War I and the Independence War. So, the republican age recognized the transportation as its principal goal and tried to unite the East and the West of the country through railways. In accordance with the aim in question, the Sivas-Erzurum railroad began to be constructed in 1933 and was completed in 1939. And it was the first time in Turkish history that a railroad was completed by only Turkish engineers, Turkish workers and with local capital. Having been deprived of modern transportation means for years, Erzurum, which had been maintaining its political, military, social and economic significance with its geopolitical position, obtained a more strategic state with the arrival of railway in 1939.

Keywords: Erzurum, railway transportation, Sivas-Erzurum railway.

Giriş

Ülkelerin ve bölgelerin iktisadi hayatında ve savunmasında önemli bir yeri olan yolların, o bölgenin medeniyet nimetlerinden faydalanmasında da çok büyük etkileri bulunmaktadır. Yollar, insanların refah ve gelişmişliğini artıran birer vasıta olmakla birlikte,

* Bu makale "Erzurum'a Demiryolunun Gelişi" başlıklı Yüksek Lisans Tezinden yola çıkarak, yeni bilgiler ve yorumlar ile güncellenerek kaleme alınmıştır.

** Dr.; Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, temizguney@hotmail.com.

ülke savunması için de vazgeçilmez bir ihtiyaçtır¹. Aynı durum, tarihin akışını değiştiren icatlardan biri olan, sosyal hayatı etkileyen, bütünleşmenin ve kalkınmanın simgesi olarak görülen, kısacası insanlığı ilgilendiren hemen her konuya tesir eden demiryolu ulaşımı için de geçerlidir.

Demiryolunu erişimin, gelişmenin ve merkeziyetçiliğin temel aracı olarak gören Osmanlı Devleti döneminde, demiryolunun artması ile devletin askeri yönden güçleneceğine, isyan ve eşkıyalığın, hemen yapılacak asker sevkiyatı ile önleneceğine, tarım ürünlerinin pazarlara sevki ile halkın üretim gücünün ve dolayısıyla zenginliğinin artacağına inanılıyordu². Ancak Osmanlı Devleti'nin mali iflası ve dış borca ihtiyaç duyması demiryolu politikasının belirlenmesinde önemli bir etken olmuştu. Devletin mali ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine imkân vermiyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti, demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan yabancı devletlerin ekonomik, siyasi, hatta askerî çıkarlarına göre ele almak durumunda kalıyordu. Devlet, ya borç karşılığında bir imtiyaz veriyor ya da borç istediğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşıyordu.

Demiryolu yapımlarının bir imtiyaz olarak yabancı devletlere verilmesi Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının en önemli özelliği idi. Kilometre garantisi denilen sistemle yabancı şirketlerin kârları, devlet tarafından garanti altına alınıyor, demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri hâlinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Devlet, doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Vergilerin yetmediği zaman, bu farkı ödemek için borçlanmak zorunda kalıyordu. Bununla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi söz konusu şirkete bedelsiz devrediliyordu. Şirket, hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiçbir bedel ödmeden kullanabiliyordu. Yine demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzemeyi de gümrüksüz olarak ithal edebiliyordu³. Bunun yanı sıra yabancı devletlerin ticari, siyasi, askerî ve ekonomik çıkarları doğrultusunda yaptıkları demiryolları, ülkenin gelişmesine ve savunmasına yetecek düzeyde değildi.

¹ Şaban Ortak, "Atatürk'ün Doğu Anadolu Demiryolu Politikası ve Erzurum'a Demiryolunun Gelişi" Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Dergisi, Mustafa Kemal Atatürk ve Erzurum Özel Sayısı, II/1 (Temmuz 1997), s. 141.

² Leyla Şen, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişimi, Ankara, 2003, s. 23-24.

³ İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara, 2001. s. 6-9.

Erzurum'a Demiryolunun Geliş Süreci

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu yapımını temel politika hâline getiren Osmanlı Devleti'nin, memleketin kan damarları olan demiryollarını, yurdun bütün sınırları içinde döşemesi ve doğuyu batıya bağlayan bir ana hat inşa etmesi mümkün olmamıştı⁴. Bu eksikliği gidermek amacıyla Osmanlı döneminde doğu illerine demiryolu yapımını esas alan pek çok proje yapılmış, ancak bunlar da gerçekleştirilememiştir⁵.

Erzurum için demiryolunun önemi zaman zaman bölgedeki idareciler tarafından da dile getirilmiş ve bu yöndeki istekler yazışmalara sebep olmuştu. Örneğin Trabzon vilayetinin bölgede bir demiryolu yapılması yönündeki 1909 tarihli isteği, Dâhiliye Nezaretince değerlendirilmiş, dönemin koşulları gereği olumlu görülmemiştir⁶. Trabzon vilayetinden aynı yönde gelen istekler sonrasında da devam etmişti. Trabzon Valisi, bölgede demiryolu yapımı için keşifte bulunmak üzere oluşturulan heyetin hazırladığı rapor doğrultusunda Dâhiliye Nezaretine gönderdiği yazıda demiryolu isteği ve gerekçelerini özetle şu şekilde dile getiriyordu⁷:

⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, "Demiryollarımız Cumhuriyet'in Son Beş Yılında Başarılmış Abidelerden "Sivas – Erzurum" Demiryolu ve Fırat Kıyıları", 10/5-6 (Ekim 1943), s. 27.

⁵ Yapılan projelerle ilgili bilgi için bk. Firdes Temizgüney, Erzurum'a Demiryolunun Gelişi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), Erzurum, 2008, s. 54-58. Yapılan projeler arasında en dikkat çekici olanlarından biri de Erzurum mebusu Karakin Pastırmacıyan'a aitti. O dönemde gündemde olan Chester Projesi'nin aslında kendisine ait olduğunu söyleyen Pastırmacıyan, Ankara-Erzurum uzantılı demiryolu projesinin amacını şöyle ifade ediyordu: Ankara- Erzurum hattıyla, İran ve Rusya ile hudut olan vilayetlerde inşa olunacak diğer hatların Bağdat hattından daha iktisadi, siyasi ve askerî açıdan ehemmiyeti bulunduğuna şüphe yoktur. Memlekette asayişin temini için şart olan bu hattın olmayışı, İran ve Rusya gibi iki devletle hem hudut olan bu bölgeleri, müdafaasız bırakıyor. Samsun, Sivas, Trabzon, Erzurum, Van, Bitlis, Elazığ ve Diyarbakır vilâyetlerini de içine alan bu hat ile Trablusgarp vilâyetinin maruz kaldığı İtalya istilasası gibi, aynı sebepten dolayı adı geçen bu vilayetler de bir Rus istilasına maruz bulunmaktadır. Zira Rusya, sahip olduğu demiryolları sayesinde Osmanlı'ya karşı bir harp durumunda kısa sürede asker sevk edebilirdi. Bu hattın yapımıyla Rus tehlikesi önlenmiş olacaktı. Pastırmacıyan, aynı zamanda İran'dan gelebilecek tehlikelere de ifadelerinde yer veriyordu. Hattın, vatanın savunmasında getireceği faydaların yanı sıra üretilen malların kolaylıkla ihraç edilmesinde, güzergâh boyunca bulunan ormanlardan yararlanılmasında ve madenlerin işletilmesinde getireceği kolaylıkların da göz önünde bulundurulması gerektiğini söylüyordu. Osmanlı Devleti'nin Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Elazığ ve Diyarbakır vilâyetlerine 1 kilometre bile demiryolu yapılmamasına da dikkat çeken Pastırmacıyan'ın doğuya uzanan bu demiryolu projesinin sarp arazilerden geçtiği için dönemin koşulları içinde yapılmasının mümkün olmadığı anlaşılmaktadır (Karakin Pastırmacıyan, Anadolu-i Şarkî Şimendifer Mes'elesi, Der saâdet, 1328, s. 29, 50-51, 69, 107; Selâhattin Tozlu, Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900) (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), Erzurum, 1997.s. 129-132.

⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH. MUI.), 58/53. 31 Aralık 1909, Dâhiliye Nezaretinden Trabzon Vilayetine.

⁷ BOA. Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye (DH. İD. UM.), 209/8. 8 Haziran 1914. Trabzon Valisinin Dâhiliye Nezaretine gönderdiği başka bir yazıda da; Trabzon-Erzurum demiryolu için Maliye Nezareti tarafından kendilerine, bu hattın daha sonra yapımı düşünülen hatlardan olduğunu bildirmesine rağmen, demiryolunun inşası için bir şirketle mukavele yapılıp yapılmadığı ve teminat akçesinin miktarının belirlenip belirlenmediği merak edilmiş, halkın da bundan dolayı duyduğu tedirginlik dile getirilmişti. (BOA. DH. İD. UM. 209/8 30 Haziran 1914). Kayıttan da anlaşıldığı üzere bölgedeki demiryolu faaliyetleri hem idareciler hem de halk tarafından büyük bir dikkatle takip edilmekteydi.

Trabzon ile Erzurum, Van ve Bitlis vilayetleri birçok zengin madenlere, büyük ormanlara sahipken bu vilayetleri birbirine bağlayacak demiryolunun olmayışı nedeniyle bu kadar tabii nimet ve servet toprak altında kalarak bu vilayetler harabe olmuş ve bu yüzden ahali sefalet içinde kalmıştır...

Şimendifer inşaatına başlanılmadığı takdirde ahali göçe başlayacak ve bu vilayetlerin durumu daha da kötüleşecektir. Her türlü gelişmeye müsait olan, Anadolu'nun şarkında ve Rusya hududunda olan bu illerin taşıdığı önemi söylemeye gerek bile duymuyorum... Yolsuzluğun, askerî sevkîyat ve nakliyatın fenalığı, daha önce şimendifer yokluğundan dolayı yaşanmıştır. Bu nedenle ahalinin maddi ve manevi gelişimi ancak şimendiferle mümkündür. Trabzon-Erzurum şimendifer hattının tehire uğraması ahali üzerinde pek büyük bir tesir bıraktığından bu mesele için burada eşraf ve ileri gelenlerden oluşan bir heyet teşkil edilmiştir. Ayrıca bu konuda halk da üzerine düşen görevleri yapmaya hazırdır... Gerek bu ilin gerekse mezkûr havalinin siyasî, ticarî, iktisadî ve ictimâî gelişiminde tek etken olan şimendifer hattının yapılması çok önemlidir.

Erzurum Valisi tarafından Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda da, bölgede bir demiryolu yapımıyla ilgili istek ve öneriler dile getiriliyordu⁸. Bölgenin demiryoluna kavuşturulması konusunda halkın da birtakım istekleri bulunuyordu. Özellikle bölge ekonomisine sağlayacağı katkılar göz önünde bulundurularak Erzurum'un bir demiryolu ile en azından Trabzon'a yahut Karadeniz sahilinde uygun başka bir noktaya bağlanması konusunda başta eşraf ve tüccar olmak üzere bölge ahalisinden gelen istekler kurumlar arası yazışmalara sebep oluyordu⁹. Halk tarafından gelen bu istekler karşısında devlet, söz konusu hattın biran önce yapılmasının gerekli olduğunu belirtmekle birlikte, hem hattı yapmak için bütçenin uygun olmadığını hem de bu hattı inşa etmek için herhangi bir yerli şirketin hükümet nezdinde teşebbüs etmediği gerekçesiyle hattın yapımını erteledi¹⁰. Devletin ekonomik nedenlerle hattın yapımına sıcak bakmamasının yanı sıra bir de yapılacak çalışma için önceki siyasetinin aksine yerli birtakım teşebbüslerin yapılmasını beklemesi de dikkat çekicidir. Ancak ekonomik durum, teknik bilgi ve eleman yetersizliği böyle bir teşebbüsün yapılmasını olanaksız kılıyordu.

19. yüzyılın ortalarından itibaren Erzurum'u da içine alan bir demiryolu yapımı defalarca gündeme gelmiş, ancak çeşitli sebeplerle gerçekleştirilmesi mümkün olmamıştı. Daha

⁸ BOA. DH. İD. UM. 209/8. Erzurum Vilayetinden Dâhiliye Nezaretine gönderilen 24 Haziran 1914 ve 14 Nisan 1916 tarihli yazılar.

⁹ BOA. DH. MUİ. 58/53. 24 Ocak 1910 Dâhiliye Nezaretinden Sadaret'e.

¹⁰ BOA. DH. MUİ. 58/53. Dâhiliye Nezaretinden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen 5 Şubat 1910 tarihli yazı ile Dâhiliye Nezaretinden Trabzon Vilayetine gönderilen 31 Aralık 1909 tarihli yazı.

öncede ifade edildiği gibi mali ve teknik yetersizliğin yanı sıra iklim ve tabii koşullar da bölgenin demiryolundan mahrum kalmasına sebep olmuştu. Bölgede bulunan çok sayıda dar ve sarp boğazlar, vadiler, dik yamaçlar, dağlar, geçitler ve coşkun sular demiryolu yapımını zorlaştırıyordu¹¹.

Bu etmenlerin yanı sıra Kafkaslarda hızla yayılan Rusya'nın, bölgede demiryolu yapımına engel olma çabaları da işe yararmış görünüyordu. Rusya, bölgede kendi güdümü dışında demiryolu yapımına karşı çıkmış, hatta bunu bir savaş nedeni olarak kabul etmişti¹². Nitekim Rusya, Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesine karşılık Osmanlı Devleti'ne taviz mahiyetinde 1900 yılı Nisan'ında bir taahhüt imzalatmıştı. Bu taahhülle; on yıl müddetle Osmanlı Devleti tarafından Karadeniz sahilleri ve Kafkaslardaki¹³ Rus sınırı istikametinde demiryolu yaptırılmayacaktı, hiçbir yabancı devlete bu hususta imtiyaz verilmeyecekti. Bu suretle Ankara'nın ötesinde, Anadolu'da demiryolu inşasına girilmeyecekti¹⁴. Böylece Rusya, bu geniş coğrafyada etkinliği tekelinde toplamayı başarmış ve bölgenin yıllarca demiryolu ulaşımından mahrum kalmasına neden olmuştu. Nitekim bölgedeki tek demiryolu ağı Rusların Birinci Dünya Savaşı esnasında askerî kaygılarla yaptığı Sarıkamış-Gümrü geniş hattı¹⁵ ve Erzurum-Sarıkamış dekovil hattıydı¹⁶.

Erzurum'a Demiryolunun Gelişi ve Şehre Katkıları

Birinci Dünya Savaşı sırasında demiryollarının eksikliğini en fazla hisseden bölge, şüphesiz ki batıyla bağlantısı olmayan doğu illeriydi. Devlet merkezinin bölgeyle bağlantı kuramaması, savunmadan yoksun kalan bölgede büyük acıların yaşanmasına sebep olmuştu. Sarıkamış yenilgisi ve ardından yaşanan Rus işgali bunlardan sadece birkaçıydı.

¹¹ "Sivas-Malatya Hattıyla Divriği İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle", Demiryollar Dergisi, S 13 (Şubat 1938), s. 493.

¹² Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımına çeşitli nedenlerden dolayı karşı çıkan Rusya, ("The Turkish Railway System", The Geographical Journal, 95/1 (Jan. 1940), pp. 55) özellikle Almanya'nın bölgede nüfuz elde etmesini istemiyordu. Çünkü Almanların Anadolu'ya sokulması, Rusların Şark vilayetleri üzerinden İskenderun'a inme hedefi taşıyan istila planına sekte vuruyordu. Ayrıca Bağdat hattı, Osmanlı kuvvetlerinin Kafkas hudutlarına sevkini kolaylaştırabilirdi. Bunun için harekete geçen Rus diplomasisi 1900 yılında Osmanlı Devleti ile yaptığı anlaşmaya ek olarak İngiltere ile de İran'da nüfuz mıntıkaları tesis eden bir anlaşma yaptı. Almanya, Bağdat hattı imtiyazına karşılık Rusya'nın bu anlaşma ile elde ettiği menfaatleri kabul etmek zorunda kaldı (Hüseyn Cahit, "Türk Şimendiferleri", Ayın Tarihi, S. 61 (Aralık 1938), s. 105).

¹³ Kafkaslardaki demiryolu ulaşımıyla ilgili geniş bilgi için bkz. Sergei İnisimof, Kafkas Kılavuzu, İstanbul, 1926.

¹⁴ Akdes Nimet Kurat, Türkiye ve Rusya, Ankara, 1990, s. 132.

¹⁵ Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 22.

¹⁶ Bu hatla ilgili bilgi için bkz. Selami Kılıç, Ermeni Sorunu ve Almanya Türk-Alman Arşiv Belgeleriyle, İstanbul, 2003, s. 122-123.

Ankara'nın doğusunda, demiryollarının bulunmayışı, Birinci Dünya Savaşı sırasında olduğu gibi Millî Mücadele döneminde de büyük bir eksiklik olarak kendini hissettirmişti. Zira ülkenin çeşitli yerlerinde inşa edilen demiryollarının büyük bir bölümü Birinci Dünya Savaşı sonunda elden çıkmış, Anadolu'da kalan kısım ise savaş yıllarında oldukça yıpranmıştı. Kurtuluş Savaşı boyunca demiryollarının önemi ve bu ulaşım vasıtasının doğuyla buluşturmanın gerekliliği bir kez daha herkes tarafından anlaşılmıştı¹⁷. Bu nedenle cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımı ülke savunması açısından bir zorunluluk olarak görülmüş, yapılacak hatların güzergâhlarının belirlenmesinde bu esas dikkate alınmıştır.

Ülkenin doğusunu demiryolu ile buluşturmak başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere dönemin bütün idarecilerinin de en büyük idealiydi. Nitekim Gazi Mustafa Kemal, 30 Eylül 1924 yılında Erzurum'a yaptığı ziyaretinde bu arzusunun şöyle dile getiriyordu¹⁸:

Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demiryolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele sayıyorum.

İsmet İnönü ise Sivas demiryolunun açılışında yaptığı konuşmasında, demiryolu ulaşımının doğu illeri, dolayısıyla da Erzurum için taşıdığı önemi dile getirirken, aynı zamanda millî müdafaadaki rolüne de dikkat çekiyordu¹⁹:

... evvela şunu söylemeliyim ki bizim politikamızın ana hatları Türk tarihinin seyri, ıstırapları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmaksızın anlaşılabilir... Aklımız ermeğe başladığı günden beri bu memleketin asgari olarak Rumeli hududunu Anadolu hududuna bağlayan bir şimendiferin hasretiyle tuttuğunu biliriz... Millî devlet için şimendifer ihtiyacı millî vahdet, millî müdafaa ve millî siyaset meselesi, asırların muhassalası olan millî istiklâlin muhafazası meselesidir... Vatandaşlarıma eski bir asker olarak söyleyebilirim ki, şimendiferin Sivas'a girmesiyle bu vatanın herhangi bir hududunun müdafaası bir misli daha kolaylaşmıştır. Uğrayacağımız bir taarruz daha az zamanda bitecek, bu uğurda akıtacağımız kan yarı yarıya incek ve

¹⁷ Necdet Yazıcı, "Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği; Türk Kurtuluş Savaşında Demiryolları ve Demiryolculuğumuz", Kardelen, I/11 (Nisan-Haziran 1995), s. 28.

¹⁸ Varlık, 6 Ekim 1924; İbrahim Ethem Atnur, Reisi-i Cumhuriyet'in Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi), Ankara, 2006, s. 60-63; Mehmet Önder, Atatürk'ün Yurt Gezileri, Ankara, 1975, s. 149-150.

¹⁹ (Sivas) İstasyonunun Açılması Münasebetile Başvekil İsmet Paşa Hazretleri Tarafından İrat Buyrulmuş Nutuk, İstanbul, 1930, s. 6, 9, 28.

sarfedeceğimiz malın yarısı elimizde kalacaktır... Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya seferine gitmesi şüpheli olurdu.

Osmanlı'dan 4.138 kilometrelik hattı miras alan ve “Bir karış fazla şimendifer” parolasıyla hareket eden Türkiye Cumhuriyeti, ilerlemenin temeli olarak gördüğü demiryollarının geliştirilmesini ana hedeflerden biri olarak kabul etmekteydi²⁰. Demiryolunu “millî vahdet, millî mevcudiyet, millî istiklal meselesi” olarak ele alan Cumhuriyet idaresi, demiryolunun sağladığı faydaların bilicinde olarak, bu ulaşım vasıtasını doğuya doğru ilerletmeyi ve batıyla doğunun demiryolu ile birbirine bağlanması hedef edildi. Bu çalışmaların bir ürünü olarak yıllardır modern vasıtalarından mahrum bırakılan Erzurum'un hayalini kurduğu demiryoluna kavuşması için adım atıldı. Zira devletin Sivas-Erzurum hattının temelini teşkil eden İzzettin-Yahşihan hattının açılışını, Kurtuluş Savaşı'ndan çok kısa bir süre sonra 17 Nisan 1925'te yapması, doğuya doğru uzanan demiryoluna verilen önemi göstermekteydi²¹. Demiryolunun doğuya doğru ilerleyişi yapılan çalışmalarla devam etti. Bu çalışmaların bir parçası olarak öncelikle Ankara-Kayseri-Sivas hattının yapımı sağlandı. Hattın Ankara-Kayseri arasında yapılan kısmı 29 Mayıs 1927'de, Ankara-Sivas kısmının tamamı ise 30 Ağustos 1930'da görkemli bir törenle hizmete açıldı²².

Doğuya doğru ilerleyen demiryolu ağının bel kemiği olan Sivas-Erzurum hattının yapılması için hazırlıklara başlandı. Meclis'te yapılan görüşmeler neticesinde, Sivas'tan başlayarak Divrik-Kemah-Erzincan yoluyla Erzurum'a varmak ve Malatya'dan başlayarak Divrik civarında uygun bir noktada birleşmesi için demiryolu yapım kararı 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile kabul edildi²³. Hattın inşası 12 Haziran 1933'te Mühürdar Zade Nuri Bey ve ortaklarına verilmişti²⁴.

4 Eylül 1933'te İsmet İnönü'nün katıldığı törenle yapımına başlanan Sivas-Erzurum hattının geçtiği güzergâh, sarp arazilerden oluştuğu ve kereste, çimento vb. inşaat malzemesinden yoksun olduğu için malzeme temini konusunda sıkıntı yaşanacaktı. Ayrıca bu durum hattın düşünülenden daha fazla paraya mal olmasına sebep olacaktı. Ancak “Yurdu çelik

²⁰ Ali Süreyya, “Demiryolu Siyasetimiz”, Ülkü Seçmeler (1933-1941), s. 58.

²¹ İsmet İnönü 17 Nisan 1925'te Yahşihan İstasyonu'nun açılış töreninde yaptığı konuşmasında demiryolu politikasının hedeflerini “*Bütüün memleketi baştanbaşa demirlerle örülmüş görmek en büyük azmimizdir. Başladığımız yolun biteceği nokta yoktur. İlânihaye gidecek (sonuna kadar) namütenahî (uçsuz bucaksız) devam edecektir*” şeklinde dile getiren İnönü, bundan sonra da demiryolu çalışmalarının hızla devam edeceğini belirtiyordu (Ümit Sarıaslan, Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına, İstanbul, 2004, s. 130-131).

²² Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 76-77.

²³ Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM.) Kavanin Mecmuası, 12, Ankara, 1934, s. 347.

²⁴ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA.), Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu (BKKK.), 030.18.01.02.37.45.8.

ağlarla örmek” siyasetini benimseyen Cumhuriyet yönetimi için hiç şüphesiz ki, Sivas-Erzurum hattı ayrı bir öneme sahipti. İnönü 1935 yılında doğu illerini ziyaretine dayanan aynı tarihli raporunda bölgenin millî müdafaadaki önemine değinerek hattın gerekliliği hakkında bir kez daha değerlendirmede bulunmuştur:

Samsun-Sivas hattını dışarıda bırakırsak bu hattın doğusunda bulunan ülke düzü Türkiye'nin yarısını geçiyor. Nüfusu Türkiye'nin üçte birini oluşturuyor. Ülkenin bu kısmı hazineye bütün gelirin üçte birini bile vermiyor. Bu kısmın masrafları ve müdafaası batı illerinin üstünde. Doğu illeri verimli bir hale gelmedikçe, bütçenin ve devletin kudretinin artması beklenemez.

Erzurum'un kalkınmasının son derece önemli olduğunu düşünen İnönü'nün demiryolunun Erzurum'a gelişini hızlandırılmak için ciddi bir çalışma yürüttüğü görülmektedir²⁵. Öncelikle gerek Avrupa'dan gerekse memleketin çeşitli yerlerinden malzeme teminine gidildi. Devlet, ekonomik darlığı gidermek ve ayrıca hattı daha kısa sürede bitirebilmek için iç borçlanmaya gitmeyi göze aldı²⁶. Ülkenin ekonomik ve sosyal gelişmesi ile askerî bakımdan son derece önemli olan bu hattın yapımı için gerekli görülen iç borçlanmaya (tahvil satışına) halkın ilgi göstermesi için diğer reklam araçlarının yanı sıra bütün yayın organlarından da yararlanıldı.

Yurdun batısıyla doğusunu birleştiren ve bütünleştiren hattın yapımı, karşılaşılan bütün zorluklara rağmen büyük bir azimle başarılıydı. Hızlı bir şekilde ilerleyen Sivas-Erzurum hattı, 24 Ağustos 1938'de Kemah'a, 7 Ekim'de de Erzincan'a ulaştı²⁷. Demiryolunun Erzincan'a varması halk tarafından büyük bir sevinçle karşılanmıştı. İlerleyişine devam eden demiryolu, 28 Temmuz 1939'da artık Aşkale'deydi²⁸.

²⁵ İsmet İnönü, Şark Raporu, İstanbul, 1935. s. 31.

²⁶ BCA. Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu (CHPK), 490.01.3.11.10. Ayrıca tahvil satışlarıyla ilgili Nafia Vekili Fuad Ağralı'nın 24 Mayıs 1937 tarihli konuşması için bkz. TBMM. Zabıt Ceridesi, D. V, İ. 2, C. 18, s. 178-179.

²⁷ Demiryolunun Erzincan'a ilk girişi 7 Ekim 1938'de gerçekleşmişti. Yaşanan mutluluk, o güne tanık olmuş kişilerin ifadesiyle şöyle dile getiriliyordu: Erzincan'dan sonra hat boyundaki ilk köy önünden tren geçerken yaşlı bir kadının ellerini semaya doğru kaldırıp dua ettikten sonra yüzükoyun yere kapanarak ilk trenin geçişini selamlıyordu (Sivas Cer Atelyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat, Ankara, 1939. s. 76). 11 Aralık 1938'de resmi açılışı yapılan Erzincan İstasyonu, aynı zamanda bir yıl gibi kısa bir süre sonra Erzurum'a ulaşacak olan demiryolunu şimdiden müjdelere gibiydi (Ayın Tarihi, S 59 (Ekim 1938), s. 43).

²⁸ Bu büyük günü kutlamak için, bayraklarla donatılan Aşkale'ye civar nahiye, köy ve kazalardan binlerce halk gelmişti. Aşkale'de tam bir bayram havası yaşanılıyordu. Bu coşkun tezahürat arasında kağrı arabalarını bir tarafa bırakarak lokomotif ve vagonların yanlarını saran halkın, treni ilk gördüklerinde gösterdikleri tepki dikkat çekiciydi: Basamaklara çıkmış ve vagonlara girmiş olanlar birinci ve ikinci mevki vagonların kadifelerini göstererek “bu arabalara ne güzel halılar sermişler, hele bak helâsı da içinde hem de mermerden” diyorlardı. Kâh elleriyle vagonları elliyorlar, yüzlerini sürüyorlar ve kadifeler üzerine oturarak keyifleniyorlardı. Halkın yere yatarak rayları kucaklamak

27 Ağustos'ta Ilıca'ya ulaşan demiryolu²⁹, nihayet 6 Eylül 1939'da Erzurum'a geldi³⁰. Erzurum İstasyonunun resmî açılış töreni ise çok sayıda resmî davetli ve halkın da katılımıyla 20 Ekim 1939'da yapıldı. Erzurum İstasyonu'nun açılışı dolayısıyla hazırlıklar günler öncesinden başlamıştı. Bütün şehir baştanbaşa taklarla, bayraklarla süslenmiş, sabahın erken saatlerinden itibaren halk istasyona giden yolları doldurmuştu. Aka Gündüz, 23 Ekim 1939 tarihli "Tan" gazetesinde yayınlanan yazısında, Erzurum'a demiryolunun gelişinden duyduğu mutluluğu Mudanya ve Lozan gibi Türk ulusunu bağımsızlığa götüren antlaşmalardan duyulan sevince eşdeğer görüyordu³¹.

Tamamen Türk mühendisi, işçisi ve yerli sermaye ile gerçekleştirilen hattın açılışı ve Erzurum için taşıdığı önem öncelikle dönemin basınında çıkan haberlerde vurgulanıyordu. 20 Ekim 1939 tarihli Tan Gazetesi "Demiryolu Siyasetinin Yeni Bir Zaferi: Tren Erzurum'da" başlığı altında, demiryolu şebekesinin ana kollarından birinin Erzurum'a ulaşmasıyla demiryolu siyasetinin en önemli hedeflerinden birinin gerçekleştiğini belirtiyordu³².

Abidin Daver'in 30 Ekim 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki "Ankara-Erzurum" başlıklı yazısı, konuyla ilgili önemli değerlendirmeler içermekteydi:

Cumhuriyet rejiminin en büyük eseri, muhakkak ki demiryollarıdır... Yurddaşlar, memleketi ancak coğrafya kitapları ve haritalar üzerinde tanırlardı. İzmir, Erzurum'u, Diyarbakır Ankara'yı yalnız ismen bilirdi. Bütün bu şehirler, vilayetler sanki bir vatanın merkezleri, parçaları değil; Okyanusya'nın adaları gibi birbirinden uzak, birbirine yabancı idiler. Harp olduğu zaman, orduların birbirine yardımı için aylar değil mevsimler isterdi, şark garba yardım edinceye kadar, Balkan harbinde olduğu gibi, harp biterdi. Sulh zamanında, bir tarafta kıtlık olsa, bolluk içinde yaşayan yerlerden yardım gelinceye kadar, insanlar ölürdü.

istemeleri ve günlerce Aşkale'de kalarak treni seyretmeleri dikkate değer bir tablo teşkil ediyordu ("Sarsılmaz Bir Azmin ve İradenin Parlak Zaferi Sivas-Erzurum", Demiryollar Dergisi, 19/224-226 (Ekim-Aralık 1943), s. 72).

²⁹ Trenin gelişini kutlamak için binlerce Erzurumlu, civar nahiyeye ve köy halkı Ilıca'ya akın etmişlerdi. Erzurumlular Ilıca'ya ulaştırmak için dar hat kullanılarak üç tren hareket ettirilmiş, bir gün öncesinden beş yüz kadar çadır kurulmuştu. Saat 15:00'da vali ve kolordu kumandanının bindiği tren 20.000'i aşkın halkın çılgın ve alkışları içerisinde Ilıca'ya girdi. Vali Haşim İşcan'ın nutkuyla açılış yapılan istasyon alanında tam bir bayram sevinci yaşanıyordu. 400'den fazla kurbanın kesildiği tören, büyük bir coşku içinde geçti (Ayın Tarihi, S. 69 (1-31 Ağustos 1939), s. 28).

³⁰ Toplam 84.413.463 liraya mal olan Sivas-Erzurum hattı aynı zamanda Türk demiryolu siyasetinde de bir ilkin temsilcisiydi. Şimdiye kadar yabancı devletlere verilen imtiyazlarla ülke içinde demiryolu yapılırken, bu hat tamamen Türk mühendis, işçi ve yerli sermayesiyle yapıldı. Hattın yapım ihalesine katılan Mühürdarzade Nuri Bey ile ortakları tarafından kurulan Simeryol Şirketi'nin verdiği teklif, Bakanlar Kurulu'nun 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 numaralı kararı ile kabul edildi (12 Haziran 1933 tarih 14567 numaralı Bakanlar Kurulu Kararı için bkz. BCA. BKKK. 030.18.01.02.37.45.8. ; Cumhuriyet, 13 Haziran 1933).

³¹ Aka Gündüz, "Merhaba Erzurum", Ayın Tarihi, S. 71 (1-31 Ekim 1939), s. 42-43.

³² Sivas Cer Atelyesi, s. 54-56.

Daver, ayrıca demiryolunun mesafeleri kısalttığı ve ulaşımı kolaylaştırdığını, savaş dönemlerinde yol bulunmayışı nedeniyle çekilen sıkıntıları dile getirerek, birlik ve bütünlüğü sağlamada temel unsurlardan biri olarak gördüğü demiryolunu, ilerlemenin ve medeniyetin de vazgeçilmez bir parçası olarak değerlendiriyordu. Hattın yapımında yaşanan güçlüklerle de dikkat çeken Daver, bu hattı, yapımı esnasında karşılaşılan güçlükler nedeniyle “fen ile tabiatın çarpıştığı savaş” olarak nitelendiriliyordu. Cumhuriyet Gazetesi’nin 25 Ekim 1939 tarihli nüshasında “Büyük Eserin Azameti” başlıklı yazıda da güzergâhın zorluklarından bahsedilmiş “İstanbul’dan Erzurum’a kadar 1726 kilometre tutan bu demiryolunun Sivas - Çetinkaya - Erzincan - Erzurum kısmını görmedikçe, hiç kimse, «yurdu çelik ağlarla örmek» siyasetinin azametini anlayamaz” denilerek hattın inşasının büyük güçlüklerle yapıldığı anlatılmaya çalışılmıştı³³.

Cumhuriyet yöneticileri demiryollarını, devlet otoritesinin sağlanması ve aynı zamanda toplumun çeşitli kesimlerini bütünleştirmek için bir etken olarak görüyorlardı. Nitekim Cumhuriyetin ilk yıllarında başkent Ankara’nın ülkenin büyük bir bölümü ile demiryolu bağlantısının bulunmaması devlet otoritesinin tesisini güçleştirmişti. Devlet, doğudaki illerde meydana gelen isyan ve ayaklanmaları bölgeye kısa sürede ulaşılamadığı için bastırmakta zorlanmıştı. Örneğin Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından kısa bir süre sonra ortaya çıkan Şeyh Sait Ayaklanmasında Fransızların kontrolünde bulunan Bağdat Demiryolu, ancak bu devletin izni alınarak kullanılabilmişti. Oysaki demiryolunun doğu illerine ulaşmasıyla bu tür olaylar büyümeden önlenilecekti³⁴.

Devletin bölgeye müdahalesini gerektiren bir diğer husus da doğal afetlerdir. Doğal afetlerin bu bölgeye verdiği zararların devlet tarafından giderilmeye ve bölge halkının yaralarının sarılmaya çalışılması ancak etkin bir ulaşım şebekesi ile mümkün olacaktır. Doğru illerinin özellikle de Erzurum’un merkezle bağlantısının sağlanması bu imkânı verecektir. Örneğin 1924 yılında büyük bir depreme maruz kalan Erzurum halkı için yardım çalışmaları başlatılmışsa da bu çalışmaların bölgeye ulaştırılması konusunda hayli sıkıntı yaşanmıştır. Nitekim ulaşım eksikliği dolayısıyla yaşanan bu sıkıntı Gazi Mustafa Kemal tarafından 30 Eylül 1924’de Erzurum’u ziyareti sırasında yaptığı konuşmasında da dile getirilmişti. Demiryolu ulaşımı, bu tür durumlarda bölgeye yapılacak yardımların daha kısa sürede ulaşmasını sağlayacaktı. 1939 Erzincan ve 1946 Erzurum depremlerinin çok daha az bir zararla atlatılması

³³ Sivas Cer Atelyesi, s. 72-73.

³⁴ Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 50, 53-54.

ve bölgeye gerekli yardımın tez elden yapılması bu hattın önceden inşasıyla mümkün olabilmişti.

Erzurum için demiryolunun sağlayacağı en önemli katkılardan biri de şüphesiz ki iktisadi kalkınmaydı. Demiryolu, 1930'lu yıllarda kapalı bir ekonomiye sahip olan ancak önemli transit yolların üzerinde bulunan şehrin, artık ürettiği malları daha büyük pazarlara uygun koşullar ve düşük maliyetle sunmasını sağlayacaktı. Erzurum'un ekonomisi bilindiği gibi tarım ve hayvancılığa dayanıyordu. Bir tarım ve hayvancılık şehri olan Erzurum, mallarını belli başlı üç pazarda satmaktaydı: Kars yolu ile Sovyet Rusya'ya, Trabzon yolu ile İstanbul'a, bir de kendisinin ve çevresindeki yerlerin pazarlarına. Bölgenin ekonomik temellerini teşkil ettiği için bu malları kendi bünyesinde ve çevresindeki pazarlarda satamayan Erzurum, tarımsal ve hayvansal ürünlerini Sovyet Rusya ve İstanbul pazarına kısa sürede ve ilk elden demiryolu vasıtasıyla ulaştırabilecekti. Örneğin Erzurum, önceden yetmiş beş günde İstanbul'la bağlantı sağlayabiliyordu. Dolayısıyla hayvan sürüleri uzun yürüyüşlerde telef oluyordu. Ancak demiryolu ulaşımı sayesinde Erzurumlu hayvanlarını trenle sadece üç günde Haydarpaşa'ya götürebilecekti. Pazarların çoğalması, malların sürümünü artıracığı için bu durum Erzurum halkında daha iyisini yapma isteği uyandıracak ve kaliteyi yükseltecekti.

Ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanan Erzurum, demiryolu ile aynı zamanda bir sanayi şehri olmaya aday hâle gelecekti. Bunun için gerekli hammaddeye sahip olan Erzurum, demiryolu ile dış pazarlara açılarak elde edeceği kazanımlarla sermaye konusundaki ihtiyacını da karşılayacaktır³⁵. Üstelik bu durum şehre gerek özel gerek devlet eliyle yapılacak yatırımların da önünü açacaktır³⁶.

Ticari etkinliğin aynı zamanda Erzurum'un diğer merkezlerle kaynaşmasını sağlayacağı da muhakkaktı. Bölgenin geri kalmışlığı demiryolunun bulunmayışına bağlanırken, medeniyetin simgesi olarak görülen demiryolunun millî, siyasi, sosyal ve kültürel bütünlüğü sağladığı, ulusal bilincin ve vatan sevgisinin canlanmasında çok büyük bir etken olduğu düşünülüyordu. Nitekim demiryolunun Erzurum ve güzergâhı ile buluşması bütün ülkede sevinç uyandırmıştı. Akşam Gazetesi'nin yayınladığı 22 Ekim 1939 tarihli "Trenin Vardığı Erzurum" başlıklı yazıda, Erzurum'un coğrafi konumu, şehrin özellikleri ve ekonomik faaliyetlerinden bahsedildikten sonra demiryolunun Erzurum'a varmasının bütün memleketi ilgilendiren önemli bir olay

³⁵ Müslim Baykal, "Demiryolu ile Erzurum'un Göstereceği Ökonomi Yüz", 11 Mart Erzurum Kurtuluşu (1918-1935), (Erzurum 1935), s. 20-21.

³⁶ 1956 yılında açılışı yapılan Erzurum Şeker Fabrikası ve daha sonra inşa edilen Aşkale Çimento Fabrikası yapılan bu yatırımlar sonucu kurulmuş tesislerden sadece bir kaçıydı.

olduğunun altı çizilmekteydi³⁷. Gerçekten de tren Erzurum'a ulaştığı zaman, bundan sevinç duyan sadece Erzurum halkı değildi. Demiryolunun gelişi, bu hatla yakından veya uzaktan özel bir bağı olmayan ülkenin diğer yerlerinde de büyük bir sevinçle karşılanmıştı. İstanbullusu, İzmirli, Kayserilisi hattın Erzurum'a gelmesinden dolayı birbirlerini tebrik etmişlerdi. Bu durum, demiryolunun ülke insanı arasındaki yakın münasebet ve kaynaşma ihtiyacını göstermesi bakımından da önemlidir.

Bunun yanı sıra demiryolu ulaşımı, mesafeleri kısalttığı için eğitim olanaklarını geliştireceği muhakkaktı. Erzurum'daki öğrenciler kolayca üniversiteye gidebilecek, yine farklı bölgelerdeki eğitimcilerin şehre daha rahat ulaşmalarıyla eğitim faaliyetleri hız kazanacaktı. Ayrıca ulaşım imkânlarının artması, şehirdeki bilimsel etkinlikleri de arttıracaktır. Örneğin 1940 yılında Erzurum halkının, bilimsel ve teknolojik gelişmelerden haberdar olması, bilgilendirilmesi ve toplumsal kalınlamada bilinçli birey olarak hareket etmesini sağlamak amacı ile şehirde üniversite haftası düzenlenmişti. İstanbul Üniversitesinden kendi alanlarında uzman olan profesörlerden oluşan bir heyet tarafından yedi gün süre ile ağırlıklı olarak, ekonomi, tıp, ulusal bağımsızlık gibi konularda konferans verilmiş, bu etkinliğe halk büyük bir ilgi göstermişti³⁸. Gelişen ulaşım imkânları, Erzurum'u modern bir kültür merkezine dönüştürecek olan Atatürk Üniversitesinin 1957'de kuruluşunun da önünü açmıştır.

Demiryolunun Erzurum için sağladığı bir diğer önemli katkı da; yerel basın çalışmalarının ötesinde, dönemin toplumsal ve ekonomik gelişmeleri hakkında önemli bilgiler içeren gazete ve dergi gibi iletişim araçlarının düzenli bir şekilde şehre ulaşmasıyla oldu. Artık Erzurum halkı ülke ve dünyada meydana gelen gelişmeleri, çağının en önemli iletişim araçları sayesinde yakından takip edebilecek, daha bilgili ve bilinçli bireyler hâline geleceklerdir.

Yapımı esnasında birçok kişiye iş imkânı temin eden demiryolu, ayrıca bu insanların meslek sahibi olmalarını da sağlamıştı. Zira hattın inşa edildiği sahalarda yaşayan ve o zamana kadar sanat ve meslek bilmeyen vatandaşlar, buraya getirilen ustaların eli altında kısa zamanda kendilerine iş temin edecek birer meslek sahibi oldular. Demiryolu sayesinde marangozluk, sıvacılık, boyacılık, taşçılık, makinistlik, demircilik gibi pek çok iş kolu gelişti³⁹.

³⁷ Sivas Cer Atelyesi, s. 67-68.

³⁸ Alparslan Eryılmaz, 1940 Yılı "Erzurum Gazetesi" Ekseninde Erzurum (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü), İstanbul, 2010, s. 27.

³⁹ Erzurum Yolu (Ulus Gazetesi İlavesi), 30 Ekim 1939.

Demiryolunun geçtiği bölgelere modern bir görünüm kazandırdığı muhakkaktır. Gelişmişliğin simgesi hâline gelen demiryolu ulaşımına ait binaların da bu anlayışla yapıldığı görülmektedir. Örneğin demiryolu istasyonlarının hükümet binalarından daha düzgün kesilmiş taşlardan ve özenle inşa edilmesi, modern yapı anlayışının bu ulaşım aracı ile birlikte bölgeye ulaşmasını sağlamıştır⁴⁰. Bunun yanı sıra demiryolu, bölgedeki diğer imar hareketlerinin de hız kazanmasına vesile oldu. Şöyle ki, demiryolu çalışmaları devam ederken 1938 yılı içerisinde açılan düşkünler evi, ordu evi, Mareşal Çakmak Hastanesi yapılan çalışmalardan sadece bir kaçıydı⁴¹. Erzurum İstasyonunun resmî açılış günü ise müfettişlik binası ile vali konağı, halkevi binası, hastane, çocuk doğum ve bakımevi, hava kurumu binası gibi çok sayıda yeni binanın da açılışı yapıldı⁴².

Erzurum doğrultusunda demiryolu yapımına başlanması şehirde büyük bir canlılığa sebep oldu. Bu anlamda daha demiryolu gelmeden yapılan çalışmalara belediyenin öncülük ettiği ve bu çalışmaların Erzurum'a hareketli bir kimlik kazandırdığı görülmektedir. Erzurum Belediyesinin demiryolu çalışmaları devam ederken şehrin sosyal ve ekonomik hayatını canlandırmak adına birtakım faaliyetler yürüttüğü kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu bağlamda 23 Şubat 1934'te resmî açılışı yapılan Erzurum Halkevi bünyesinde 1935 yılı sonlarında Halkevi Bاندosu kurulmuştu. Halkevi tarafından kurulan bu bando 18 Kasım 1937 yılında Erzurum Belediyesi tarafından devralındı. İtfaiye çalışanlarının sayısı çoğaltılarak, bunların bando ve itfaiyede ortak olarak çalıştırılması düşünüldü⁴³. Ayrıca belediye tarafından hayvan ihracatı göz önünde bulundurularak mezbaha yapıldı⁴⁴. Dağınık hâlde bulunan ve çirkin bir görüntüye sebep olan kasapların belirli mıntikalarda toplanmasına karar verildi. Halkın elinde bulunan meyve, yumurta, yağ, un gibi gıdaların satışını sağlamak, alıcı ile satıcı arasındaki iletişimi kolaylaştırmak için hâl kurulması uygun görüldü. Cami yanlarında bulunan medreselerde sabit bir tenişir ve kazan bulundurularak cenaze yıkama yerleri oluşturuldu. Şehirden uzak yerlerde tesis edilmiş mezarlıkların yerine, şehrin içinde mezarlık yapılması ve bu mezarlıkların ağaçlandırılması düşünüldü. Ilıca mevkiindeki çermiklerin karşısına banyo yapılmasına karar veren belediye, böylece hem Erzurum halkı için sosyal bir alan oluşturmayı, hem de civar vilayet halkını bölgeye çekmeyi hedefliyordu. Uzun bir süre kış yaşayan ve yeşile hasret kalan

⁴⁰ Zafer Toprak, "Demiryolu, Devlet ve Modernite", Demir Yol Tren Çağı (İstanbul 2003), s. 16.

⁴¹ Erzurum Belediye Arşivi (EBA.), Meclis Zabıtları, 9 Kasım 1936.

⁴² Cumhuriyet, 21 Ekim 1939.

⁴³ EBA. Meclis Zabıtları, 18 Kasım 1937. Bu dönemde şehirde ayrıca bir de radyo kurulması için faaliyet yapıldığı görülmektedir (EBA. Meclis Zabıtları, 12 Eylül 1938).

⁴⁴ EBA. Meclis Zabıtları, 9 Şubat 1933.

Erzurum'da şehri ağaçlandırmak belediyenin öncelikleri arasındaydı⁴⁵. Tifo ve çiçek hastalıklarının yaygın olarak görüldüğü şehirde, halka açık olan otel, kahve, lokanta, fırın, kasap, bakkal ve hamam gibi yerler sıkça kontrolden geçiriliyordu.

Belediye'nin bölge tüccarını şehre çekerek ticareti geliştirmek için birtakım çalışmalar yaptığı da anlaşılmaktadır. Örneğin belediye, ticaret odasında kaydı bulunan ve Erzurum'a ticaret yapmak amacıyla gelen tüccardan işgaliye vergisi almamaya karar verdi⁴⁶. Böylece hem şehrin ticari potansiyeli yükselecek, hem de halkın her türlü ihtiyacını kolayca karşılaması sağlanacaktı.

Belediyenin demiryolu çalışmalarının tamamlanmasından sonra da şehrin ihtiyaçlarını karşılama noktasında çalışmalarına hız verdiği görülmektedir. Bu çalışmaların başında da şehrin elektrik ihtiyacının sağlanması geliyordu. Konuyla ilgili birtakım çalışmalar yürüten belediye farklı uygulamalara gitmiş, zaman zaman demiryolu istasyonunun ihtiyaçlarının halkın gerekliliklerinin önüne geçmiştir. Örneğin, 1939 yılında Erzurum halkı elektrik sıkıntısı çekerken, Erzurum Belediyesi istasyonun bulunduğu bölgeye elektrik sağlamayı daha öncelikli görüyordu. Zira istasyondan çıkan bir yolcu karanlıktan dolayı belediyeyi tenkit edecekti. Bu durum sadece demiryoluna değil, yolcuların görüşlerine de ne kadar önem verildiğinin bir göstergesiydi. Böyle bir algının oluşmasında şüphesiz ki Erzurum halkının tutumu da önemli bir etkendi. Demiryolu, Erzurum halkı için ayrı bir anlam ifade ediyordu. "Sokakta yürürken, esnaf, halk kısacası bizi gören herkes ayağı kalkarak sanki bir devlet büyüğü geçiyormuş gibi selamlıyor ve bize saygı gösteriyorlardı" diyen bir demiryolu çalışanın ifadeleri, bu ulaşım aracının devletin bir simgesi olarak halk tarafından nasıl algılandığını vurguluyordu. Sadece demiryoluna değil demiryolu çalışanlarına bile büyük bir ilgi gösteren Erzurum halkı, hızla değişen kültürel dokusuna, alışkanlıklarını da ekledi. Çoluk çocuk, genç yaşlı herkes istasyon çevresinde toplanır oldu. Çarşı pazar istasyonla bütünleşti. Bu nedenle istasyonun ihtiyaçları zaman zaman halkın ihtiyaçlarının önüne geçti.

Demiryolunun Erzurum'a ulaşmasından sonra belediyenin yaptığı bir diğer uygulama da şehrin ihtiyaçları noktasında demiryolu aksamına başvurmak şeklinde olmuştur. Nitekim 1940'lı yıllara gelindiğinde hala alt yapısal ve temizlik sorunlarının devam ettiği Erzurum'da, demiryolu ulaşımında kullanılan vagonlar belediye ve halk için zamanla farklı anlamlar ifade etmeye başlamıştı. 1948 yılında Erzurum'da 9 bin hanenin 8 bininde banyo yokken, sadece 4

⁴⁵ EBA. Meclis Zabıtları, 11 Şubat 1933.

⁴⁶ EBA. Meclis Zabıtları, 8 Şubat 1938.

bininde tuvalet mevcuttu. Erzurum Belediye Meclisi almış olduğu bir kararla halkın banyo ihtiyacını karşılamak için Demiryolları İdaresine resmî başvuruda bulundu. Hizmet dışı kalan dokuz vagon kısa bir süre içinde banyo hâline dönüştürülerek halka sunuldu⁴⁷.

Demiryolu, Erzurum halkının sosyal hayatını ve ekonomik yapısını canlandırdığı gibi beslenme alışkanlıklarını da değiştirdi. Demiryolu ile Erzurum ekonomisi dış pazarlara açılma imkânı bulduğu gibi pek çok ürünün de şehre gelmesini kolaylaştırdı. Daha önce teknik yetersizlik, yüksek rakım ve iklim koşullarının olumsuz etkileri nedeniyle Erzurum'da sebze yetiştiriciliği yeterince gelişmemişti. Demiryolu ulaşımı sayesinde Erzurum'a farklı illerden yapılan sebze nakliyesi ile halkın bu besin maddesiyle tanışması ve tüketimi sağlandı⁴⁸.

Sivas-Erzurum hattı geçtiği güzergâhtaki yerleri demiryoluna kavuştururken, demiryolunun diğer doğu illeri ile buluşması hemen mümkün olmamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik yük nedeniyle demiryolu inşası için gerekli ödeneğin ayrılamamış olmasının yanı sıra ulaşım politikasında meydana gelen değişiklik de bu gecikmenin sebepleri arasındadır. Bu tarihlere kadar demiryolları hükümet programlarında öncelikli olarak yer alırken, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomide beliren yapısal değişime paralel olarak askerî ve iktisadi ihtiyaçlardan dolayı ulaşım politikasında köklü değişiklikler meydana geldi. İkinci Dünya Savaşı'nda demiryollarının savunma açısından güvenilirliğini yitirmesi ve savaş sonrasında motorlu taşıtların çoğalması karayolu ulaşımın gelişmesine sebep oldu. Buna rağmen devlet, doğuya doğru ilerlettiği demiryolu şebekesine Erzurum'da son noktayı koymadı. Daha önce Ruslar tarafından yapılan Erzurum-Sarıkamış hattının, Erzurum-Sarıkamış arası dar hat ve Sarıkamış-Kars-Rus hududu geniş hat olduğundan, bu durumun işletmecilik ve ekonomik görüşlere ters düştüğü kanısına varılarak normal hatta çevrilmesi için çalışmalara başlandı. Hattın Erzurum-Uzunahmetler istasyonu arasındaki 22 kilometrelik kısmı 1949 yılında bitirilerek işletmeye açıldı⁴⁹. Yine bu hattın Erzurum-Horasan kısmı, 1 Ocak 1951'de normal hatta çevrilerek hizmete açılırken, 30 Ağustos 1961 tarihinde de zincirin son halkası olan Horasan-Kars normal hattı devreye girdi.

Sonuç olarak eski çağlardan beri önemli ticari ve askerî yolların kavşak noktasında yer alan ve tarih boyunca bulunduğu konum nedeniyle siyasi, sosyal ve ekonomik önemini koruyan

⁴⁷ Temizgüney, Erzurum'a Demiryolunun Gelişi, s. 106-108.

⁴⁸ Halk söylemine göre; o dönemde daha önce görmedikleri birçok sebze ürünü ile karşılaşmaları, insanlarda büyük bir şaşkınlık yaratmıştır. Örneğin bazılarının domatesi gördüklerinde bir süre benimseyemedikleri, hatta yiyemedikleri ifade edilmektedir.

⁴⁹ Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, s. 48, 115-116.

Erzurum, 1939 yılında demiryolunun gelişiyle birlikte bu kimliğini devam ettirecektir. Bunun yanı sıra yaşadığı istila ve işgaller nedeniyle harap bir hâlde bulunan ve yaralarını saramayan, bu nedenle 1930'larda hala büyük bir köy nişanelerine sahip olan Erzurum, demiryolunun gelişi ile birlikte şehir dokusunu hızla değiştirecektir. Ancak şüphesiz ki demiryolunun Erzurum ile buluşması bu ulaşım aracının tüm dünyadaki gelişimi dikkate alındığında oldukça geç olmuştur. Üstelik birtakım eksiklikler nedeniyle demiryolundan tam anlamıyla yararlanılabilmesi de mümkün olmamıştır⁵⁰.

Kaynaklar

Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Erzurum Belediye Arşivi

Gazeteler

Cumhuriyet

Erzurum Yolu

Varlık

Resmî Yayın ve Tutanaklar

Erzurum Belediyesi Meclis Zabıtları

Kavanin Mecmuası

TBMM Zabıt Ceridesi

Dergiler

Ayın Tarihi

Bayındırlık İşleri Dergisi

Demiryollar Dergisi

⁵⁰ Demiryolunun Erzurum'a ulaşmış olması, getirdiği olanakların gerçek hayata yansımaları anlamında tek başına yeterli olmamıştır. Örneğin raylar döşenmiş, fakat bunlar üzerinde işleyecek lokomotif/vagon ve bunları çalıştıracak kömür sıkıntısı uzun süre kendini hissettirmiştir. Ayrıca bölgenin sosyal, kültürel ve özellikle ekonomik alanda kalkınması için demiryolu ile birlikte var olması gereken diğer birtakım şartlar uzun süre oluşturulamamıştır. Bu konuda en dikkat çekici örnek, Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerin et ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayan Erzurum'da, demiryolu ile nakledilecek et ürünlerini hazırlayacak et kombinasyonunun ancak 1953'de faaliyete geçmiş olmasıdır. Böylece demiryolu ulaşımından beklenen ekonomik getiriler, demiryolu nakliyatına ürün temin edecek tesislerin zamanında yapılamaması ve diğer altyapısal eksiklikler yüzünden beklendiği oranda sağlanamamıştır (Murat Küçükkuşurlu-Gürkan Fırat Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S. 38 (Erzurum 2008), s. 338).

Kitap ve Makaleler

- Atnur, İ. E. (2006). *Reisi-i Cumhuriyet'in Doğu incelemeleri (1924 Erzurum depremi)*. Ankara.
- Baykal, M. (1935). Demiryolu ile Erzurum'un göstereceği ekonomi yüz. *11 Mart Erzurum Kurtuluşu (1918- 1935)*, Erzurum, 20-21.
- Cahit, H. (1938). Türk şimendiferleri. *Aydın Tarihi*, 61, 104-106.
- Eryılmaz, A. (2010). *1940 yılı "Erzurum Gazetesi" ekseninde Erzurum*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Gündüz, A. (1939). Merhaba Erzurum. *Aydın Tarihi*, 71, 42-44.
- İnisimof, S. (1926). *Kafkas kılavuzu*. İstanbul.
- İnönü, İ. (1935). *Şark raporu*. İstanbul.
- Kılıç, S.(2003). *Ermeni sorunu ve Almanya Türk-Alman arşiv belgeleriyle*. İstanbul.
- Kurat, A. N. (1990). *Türkiye ve Rusya*. Ankara.
- Küçükkuşurlu, M. ve Saylan, G. F. (2008). Şimendiferin Erzurum yolculuğu. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 38, 313-342.
- Ortak, Ş. (1997). Atatürk'ün Doğu Anadolu demiryolu politikası ve Erzurum'a demiryolunun gelişi. *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Mustafa Kemal Atatürk ve Erzurum Özel Sayısı*, II/1, 141-151.
- Önder, M. (1975). *Atatürk'ün yurt gezileri*. Ankara.
- Pasdırmacıyan, K. (1328). *Anadolu-i Şarkî şimendifer mes'alesi*. Der saâdet.
- Sariaslan, Ü. D. (2004). *Ağlardan örümcek ağlarına*. İstanbul.
- Süreyya, A. (1933-1941). Demiryolu siyasetimiz. *Ülkü Seçmeler*, 58-64.
- Şen, L. (2003). *Türkiye'de demiryolları ve karayollarının gelişimi*. Ankara.
- Temizgüney, F. (2008). *Erzurum'a demiryolunun gelişi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Toprak, Z. (2003). Demiryolu, devlet ve modernite. *Demir Yol Tren Çağı*, 10-23.

- Tozlu, S. (1997). *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yazıcı, N. (1995). Demiryollarımızın dünü, bugünü ve geleceği; Türk Kurtuluş Savaşında demiryolları ve demiryolculuğumuz. *Kardelen*, I/11, 28-29.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet döneminde demiryolları (1923-1950)*. Ankara.
- (1930). (Sivas). *İstasyonunun açılması münasebetile Başvekil İsmet Pş. hazretleri tarafından irat buyrulan nutuk*. İstanbul.
- (1938). Sivas-Malatya hattıyla Divriği istasyonunun işletmeye açılması münasebetiyle. *Demiryollar Dergisi*, 13, 491-499.
- (1939). *Sivas cer atelyesi ile Erzurum istasyonunun işletmeye açılması dolayısıyla memlekette yapılan neşriyat*. Ankara.
- (1940). The Turkish railway system. *The Geographical Journal*, 95(1). 55-56.
- (1943). Demiryollarımız Cumhuriyetin son beş yılında başarılı abidelerden “Sivas-Erzurum” demiryolu ve fırat kıyıları. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5(5-6), İstanbul, 27-37.
- (1943). Sarsılmaz bir azmin ve iradenin parlak zaferi Sivas-Erzurum. *Demiryollar Dergisi*, 19/224-226, 70-79.