



TÜRKİYE'DE ULUSAL DEMİRYOLCULUĞUN SOSYO- MEKÂNSAL İNŞASI: ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE DEMİRYOLU OKULLARI VE ATÖLYELERİ

THE SOCIO-SPATIAL CONSTRUCTION OF NATIONAL RAILROADING IN TÜRKİYE: RAILROAD SCHOOLS AND WORKSHOPS IN THE EARLY REPUBLICAN PERIOD

Başak ÖZDEN 

(Sorumlu Yazar-Corresponding Author)

İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Yeni
Mimari Tasarım, İstanbul, Türkiye
Faculty of Architecture, Department of Architectural
Design, Istanbul Technical University, Istanbul,
Türkiye
bskozden@gmail.com

Araştırma Makalesi

Research Article

DOI: 10.20875/makusobed.1710857

Geliş Tarihi/Received

31.04.2025

Revizyon/Revision

20.08.2025

Kabul Tarihi/Accepted

01.09.2025

Yayın Tarihi/Publication Date

30.11.2025

Atf:

Özden, B. (2025). Türkiye'de ulusal demiryolculuğun
sosyo-mekânsal inşası: Erken cumhuriyet dönemi'nde
demiryolu okulları ve atölyeleri. *Mehmet Akif Ersoy
University Journal of Social Sciences Institute*,
(42), 70-94.

Cite this article:

Özden, B. (2025) The socio-spatial construction of
national railroading in Türkiye: Railroad schools and
workshops in the early republican period. *Mehmet Akif
Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*,
(42), 70-94.



This work is licensed under a Creative
Commons Attribution-NonCommercial 4.0
International License.

Öz

Bu çalışma, Türkiye'de Erken Cumhuriyet Dönemi'nde (1923–1950) benimsenen ulusal demiryolculuk idealinin hayata geçirilmesinde demiryolu okulları ve atölyelerinin rolünü incelemektedir. Ulusal demiryolculuk, bu dönemde demiryolları üzerinden yürütülen ulusallaşma, modernleşme ve kurumsallaşma süreçlerini içeren; sosyal ve mekânsal düzlemlerde eşzamanlı olarak şekillenen bir cumhuriyet ideali inşa etme sürecidir. Çalışma, 1925'te bir meslek dergisi olarak yayımlanmaya başlayan Demiryolları Mecmuası aracılığıyla bu süreci irdelemektedir. Dergi, ulusal demiryolculuk idealinin söylemsel düzeyde kurulduğu ve kurumsal temsillerinin üretildiği birincil kaynak olarak değerlendirilmektedir. Ulusal demiryolculuk kavramı çalışmada ilişkili iki düzlemde ele alınmaktadır: biri, ulusal kalkınma ideali doğrultusunda demiryollarına atfedilen rol; diğeri ise “demiryolcular” olarak anılan çalışan topluluğun ortak sosyo-mekânsal pratikleri etrafında şekillenen mesleki kimlik ve aidiyet yapılarıdır. Demiryolu okulları ve atölyeleri yalnızca kalkınmayı destekleyen kurumlar değil, aynı zamanda bir meslek kimliği ile kolektif yaşam kültürünün inşa edildiği sosyo-mekânsal kurgular olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, çalışanlar arasında gelişen ortak deneyimi tarihsel olarak inceleyecek yeni araştırmalara anlamlı bir zemin sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ulusal demiryolculuk, Demiryolları Mecmuası, Erken Cumhuriyet Dönemi, Demiryolu okulları, Demiryolu atölyeleri.

Abstract

This study examines the role of railroad schools and workshops in shaping the ideal of national railroading in Early Republican Türkiye (1923–1950). National railroading is approached as a nation-building project advanced through railroads, encompassing modernization, nationalization, and institutionalization across social and spatial dimensions. The study analyzes this process through Demiryolları Mecmuası (Railroads Journal), a professional periodical launched in 1925 by the State Railways, treated here as a key primary source that shaped the discourse and institutional identity of national railroading. The concept is explored on two interrelated levels: the role assigned to railroads within the national development ideal, and the professional identity and sense of belonging formed among railroad workers (“railroaders”) through shared socio-spatial practices. Railroad schools and workshops are seen not only as instruments of development but also as socio-spatial settings where a collective professional identity and shared living culture emerged—laying the groundwork for future historical research.

Keywords: National railroading ideal, Railroads Journal, Early Republican Period, Railroad schools, Railroad workshops.

EXTENDED SUMMARY

This study explores the role of railroad schools and workshops in advancing the ideal of national railroading in Early Republican Türkiye (1923–1950). National railroading is a nation-building project shaped through the railroads, encompassing modernization, nationalization, and institutionalization, unfolding both to social and spatial dimensions. This study examines the concept of national railroading on two interrelated levels: first, the role of railroads within the national development ideal; and second, the cultivation of a nationally spirited professional organization, —a railroaders' society.

The study draws on *Demiryolları Mecmuası* (Railroads Journal), a professional periodical launched in 1925, as its primary source. The journal is approached as a key medium in the discursive construction and institutional representation of the national railroading ideal. In this regard, it is seen not merely as an informational tool, but as a foundational realm through which the ideal of railroading is actively constructed.

During the Early Republican Period, railroads transcended their role as mere transportation infrastructure to become a driving force and symbol of military, economic, political, and socio-cultural progress. Unlike the fragmented and predominantly foreign-controlled Ottoman railroad network, the Republic sought to establish a unified, expansive system operating under a centralized institutional framework. The national railroading ideal of the period revolved around acquiring existing lines, expanding the network, and cultivating a professional workforce. In short, the spatial and professional restructuring that coalesced during this period constituted interdependent facets of a unified, integrated process.

The State Railways (*Devlet Demiryolları*), officially established in 1927, systematically developed a comprehensive landscape alongside railroad construction, encompassing workspaces and facilities providing accommodation, recreation, education, sports, and health services. Schools and workshops were complementary elements of this landscape, embodying the national railroading ideal centered on fostering a professional identity. While workshops provided maintenance, repair, and production services, schools trained a national spirit and qualified personnel for transportation operations and workshop roles. Frequently, workshops operated closely with schools, serving as training grounds where vocational students gained hands-on experience under experienced masters. Schools and workshops also played a vital role in cultivating railroaders' culture from an early age and ensuring its intergenerational continuity.

The railroad schools provided vocational training through short-term courses or long-term programs integrated with primary, secondary, and high school curricula. The Dispatching and Transportation School (*Hareket ve Mûnakalat Mektebi*) offered short-term courses preparing personnel for specific field duties. The Vocational High School (*Meslek Okulu*) delivered high school-level instruction combining general academic education with specialized vocational training. The apprentice schools (*çırak okulları*) offered a four-year program combining theoretical and practical training to develop skilled masters and workers, typically admitting students at the secondary school level. Finally, family schools (*aile mektepleri*) and boarding houses (*talebe pansiyonları*) provided primary education to the children and relatives of workers in remote areas, where access to formal schooling was otherwise limited. Taken together, these educational institutions helped establish railroading as a hereditary profession, with children and relatives of employees often prioritized in admissions.

Railroad workshops were initially established by foreign companies during the Ottoman period—such as the traction workshops (*cer atölyesi*) in Eskişehir, Halkapınar (İzmir), and Yedikule (İstanbul)—but were later expanded and supplemented with new constructions under the auspices of the State Railways. At the same time, entirely new workshops were constructed, including the Sivas Traction Workshop, Eskişehir Track Workshop (*yol atölyesi*), Ankara Motor Factory, and Derince (İzmit) Sleeper Factory. Initially focused on maintenance and repair, these workshops gradually evolved into production facilities, reflecting the broader ideal of institutional self-sufficiency. By the 1940s, facilities such as the Eskişehir and Sivas traction workshops had become not only centers of technical expertise but also cultural hubs, featuring dining halls, sports clubs, and social spaces that fostered a distinctive workplace culture among employees.

Finally, this study highlights the valuable potential of *Demiryolları Mecmuası* (Railroads Journal) as a key source for further historical research. Although its comprehensive narrative reflects the perspective and language of central authority rather than the workers, it nonetheless reveals traces of a collective experience rooted in workers' daily practices. In doing so, it preserves clues to a socio-spatial terrain that has largely vanished today. Thus, the journal offers valuable insights that could pave the way for alternative, largely unexplored historical narratives about the railroads in Türkiye.

1. GİRİŞ

Türkiye’de Erken Cumhuriyet Dönemi, bir ulus-devlet inşa etme ideali doğrultusunda kapsamlı bir yeniden yapılanma sürecini ifade eder. Bu sürecin temel unsurlarından biri de demiryollarının inşasıdır. Söz konusu inşa, yalnızca fiziksel bir üretim değil; aynı zamanda politik, ekonomik, kültürel ve sosyal boyutlarıyla çok katmanlı bir dönüşüm süreci olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde benimsenen ulusal demiryolu politikaları, modernleşme hamlesinin temel taşlarından biri olarak öne çıkmış ve bu yönüyle Osmanlı İmparatorluğu’ndan radikal bir kopuşu simgeler.

1850’li yıllarda inşasına başlanan Osmanlı demiryolu ağı, büyük ölçüde İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya gibi yabancı devletlerin imtiyazları doğrultusunda şekillenir; bu da parçalı ve bütünlükten uzak bir sistemin ortaya çıkmasına neden olur (İlkin ve Tekeli, 200, s.156). Buna karşılık, Cumhuriyet’in demiryolu politikaları, bu parçalı yapıyı ortadan kaldırarak ulusal sınırlar içinde bütüncül ve merkeziyetçi bir demiryolu ağı oluşturmayı hedefler (İlkin ve Tekeli, 2001). Bu bağlamda demiryolları, yalnızca bir ulaşım aracı olmanın ötesinde; askeri, ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel kalkınmanın hem aracı hem de simgesi olur.

Geç Osmanlı Dönemi’nde ülkenin batı kesiminde yoğunlaşan demiryolu hatları, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde inşa edilen yeni hatlarla birlikte, büyük şehirlerden küçük yerleşimlere ve batıdan Anadolu’nun iç kesimlerine doğru yayılır. Demiryolları, bu dönemde Türkiye’deki birincil ulaşım aracı olarak, devletin modernleşme ve kalkınma vizyonunda merkezi bir rol üstlenir; yoğun yatırımlarla adeta altın çağını yaşar. Dönemin ulusal demiryolculuk ideali, imparatorluk döneminden devralınan hatlarda mülkiyetin elde edilmesi, demiryolu ağının ülke çapında genişletilip bütünleştirilmesi ve işletmenin sürdürülebilirliğini sağlayacak ulusal nitelikte bir mesleki organizasyonun kurulmasını içeren çok boyutlu bir yeniden inşa projesidir. Bu hedefler doğrultusunda, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ismiyle bildiğimiz kurumsal yapının temeli olan “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi”¹ 1927’de kurulur (İlkin ve Tekeli, 2001).² Devlet Demiryolları tarafından, ülke genelinde yaygın bir demiryolu ağı ve peyzajı oluşturulurken; aynı zamanda açılan demiryolu okulları aracılığıyla ulusal çapta profesyonel bir meslek örgütlenmesi geliştirilir. Kısacası, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde demiryolları etrafında şekillenen mekânsal ve mesleki yapılanma, bu kapsamlı yeniden inşanın temel ve tamamlayıcı unsurlarıdır.

Erken Cumhuriyet Dönemi boyunca Devlet Demiryolları, merkezi bir yapıyla dâhilinde ulaşım hizmetlerini kurum ve varlıkları aracılığıyla sürdürür. Bu kapsamda, taşımacılığa doğrudan katkı sağlayan okul, fabrika, dikimevi, fidanlık ve matbaa gibi birimlerin yanı sıra, personelinin barınma, dinlenme, sağlık gibi temel ihtiyaçlarını karşılayan dolaylı bileşenleri de üretir. Demiryollarının inşasıyla eşzamanlı ve sistematik biçimde üretilen bu maddi peyzaj, demiryolu çalışanları (demiryolcular)³ için belirli bir yaşam tarzını ve bu tarzı dolayımlayan pratiklerin kurum içi tesisler aracılığıyla üretilmesini sağlar. Bu açıdan bakıldığında, demiryolcuların deneyimi; yolcular için büyük ölçüde bilinmeyen, bir tür *terra incognita* niteliği taşıyan geniş bir maddi peyzaj içerisinde gelişen gündelik yaşama dayanmaktadır.

Bu çalışma, Türkiye’de ulusal demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşasında kritik öneme sahip iki temel bileşeni — demiryolu okullarını ve atölyelerini — incelemektedir. Okullar ve atölyeler, Devlet Demiryolları’nın kurum içi hizmet politikası doğrultusunda, ulaşım hizmetlerine doğrudan katkı sağlamak amacıyla yapılandırılmış kurumsal bileşenlerdir. Demiryolu okulları, öncelikli olarak kurum bünyesinde kadrolu personel yetiştirmeyi, aynı zamanda demiryollarında çalışacak personelin çocukları ve yakınlarında mesleğe yönelik motivasyonu erken yaşlardan itibaren oluşturmayı amaçlar. Bu okullar, merkezi eğitim sisteminden bağımsız, özerk bir müfredat çerçevesinde; ilkökul, ortaokul ve lise düzeylerinde eğitim verir. Demiryolu atölyeleri ise Cumhuriyet’in ilk yıllarında bakım ve onarım hizmetlerini karşılamak üzere kurulur, zamanla üretim işlevini de üstlenerek demiryollarının ihtiyaç duyduğu teknik hizmetlerin kurum içinde karşılanmasını sağlar. Başlangıçta imparatorluk döneminden miras kalan atölyeler üzerinden yürütülen bu

¹ “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi”, çalışmanın devamında “Devlet Demiryolları” olarak anılmaktadır.

² Demiryollarında örgütlü yapının temelleri, esasen Milli Mücadele dönemine uzanır. 1920’den itibaren kazanılan ve farklı merkezlerden yönetilen demiryolu hatları, 1927 yılında çıkarılan 1042 sayılı kanunla kurulan “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” çatısı altında birleştirilerek kurumsal bir bütünlük kazanır. Bu yapı, 1953’te yürürlüğe giren 6186 sayılı kanunla “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” adını alır (TCDD, t.y).

³ “Demiryolcu” terimi, en yaygın kullanımıyla aktif demiryolu hizmetlerinde görev yapan kadrolu personeli ifade eder. Ancak en geniş anlamıyla, demiryolculuk ideali doğrultusunda çalışan her kademedeki tüm çalışanları kapsayan bir kavramdır.

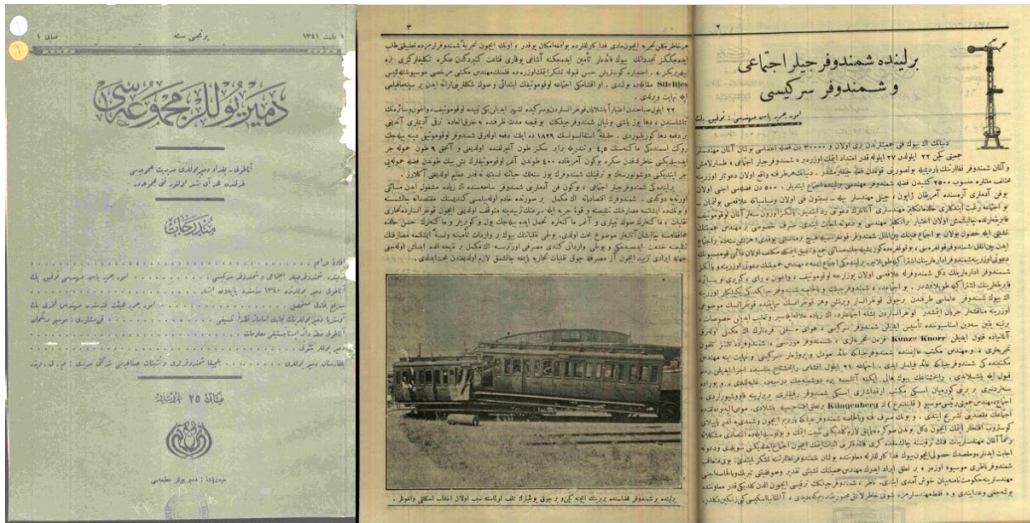
hizmetler, ilerleyen yıllarda mevcut tesislerin genişletilmesi ve ülke genelinde yeni atölyelerin inşasıyla kurumsal bir yapıya kavuşur.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolları bünyesindeki okul ve atölyeler, hem ulusal kalkınma idealinin hem de mesleki hedeflerin temel taşıyıcıları olarak birbirini tamamlayan iki ana bileşen işlevi görür. Okullar aracılığıyla, demiryollarında görev alacak nitelikli ulusal iş gücünün kurum içinde ve sistematik olarak yetiştirilmesi hedeflenir. Atölyeler ise yalnızca gerekli bakım, onarım ve üretim hizmetlerini sağlamakla kalmaz; aynı zamanda adeta birer “demiryolu okulu” olarak işlev görür. Bu okullarda öğrenim gören öğrenciler, meslek dersleri kapsamında atölyelerde ustalar eşliğinde uygulamalı eğitim alırlar.

Okullar ve atölyeler, yalnızca teknik bilginin aktarıldığı yerler olmayıp; mesleki ve kültürel kimliğin erken yaşlardan itibaren sistematik bir biçimde kazandırıldığı, kuşaktan kuşağa aktarılan kurumlardır. Bu çalışma, söz konusu kurumları ulusal demiryolu kurma projesindeki rolleri bağlamında, kronolojik olmaktan ziyade, tematik bir çerçevede incelemektedir. Bu iki sosyo-mekânsal bileşen, ulusal demiryolculuğun inşasında üstlendikleri temel roller bağlamında ele alınmakta; aynı zamanda çalışanların eğitim ve meslek yaşamları ekseninde şekillenen kolektif pratiklere de ışık tutmaktadır.

Bu çalışmanın araştırması büyük ölçüde *Demiryolları Mecmuası* adlı meslek dergisine dayanmaktadır. Dergi, Devlet Demiryolları tarafından ulusal bir meslek topluluğu oluşturma hedefiyle 1925 yılında aylık olarak yayımlanmaya başlanır. 1925-1929 yılları arasında Osmanlıca, sonrasında Türkçe olarak yayımlanır; 1998 yılına kadar, değişen isim ve içeriklerle⁴, 73 yıl yayın hayatına devam eder (Şekil 1, 2). Derginin özgünlüğü, çalışmada ele alınan ulusal demiryolculuk inşasını, Devlet Demiryolları'nın kurumsal perspektifinden ve bu inşayla eşzamanlı olarak ilk elden aktarmasında yatmaktadır. Bu yönüyle dergi, ulusal demiryolculuğun sosyo-mekânsal bileşenlerini anlamak açısından önemli bir yazılı ve görsel kaynak işlevi görür. Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait sayılar, teknik ve güncel konuları kapsayan zengin bir içerik sunar. Makalelerin büyük çoğunluğunda ulusal demiryolculuk fikri güçlü biçimde işlenmekte; demiryolculuk hem ulusal bir kalkınma ideali hem de bir meslek pratiği ve yaşam biçimi olarak temsil edilmektedir.

Şekil 1. Mart 1925 tarihli ilk sayı: kapak ve baş sayfalar.



Kaynak: Demiryolları Mecmuası, 1(1)

⁴ Dergi, 1925-1935 yılları arasında *Demiryolları Mecmuası*, 1936-1951 yılları arasında *Demiryollar Dergisi* adıyla yayımlanır. Uzun yıllar boyunca inşa ve işletmeye dair usullerin aktarıldığı zengin bir envanter niteliğinde olan derginin görsel formatı ve içeriği 20. yüzyılın ikinci yarısında belirgin değişimlere uğrar; uzun ve teknik makalelerin yerini gittikçe daha kısa, güncel ve popüler içerikler alır. Bu değişim, Türkiye'deki yeni ulaşım politikaları paralelinde yürürlüğe konan 1953 ve 1984 demiryolu kanunları doğrultusunda, Devlet Demiryolları'nda gelişen yapısal dönüşümlerle paralellik göstermektedir. Dergi, 1951'den itibaren *Demiryolları Dergisi*, *Demiryol*, *Demiryolcu Dergisi*, *İstasyon Magazin*, *Tren Magazin*, *Happy On Life Railway* gibi farklı isimlerle aylık olarak yayımlanır. Mali kısıtlar sebebiyle, derginin yayımlanma sıklığı bazı dönemlerde üç aylık periyotlara indirilir. 1998 yılında Başbakanlık Tasarruf Tedbirleri Genelgesi kapsamında yayımı durdurulur (Uçak, 2001, ss. 272-373).

Şekil 2. Ocak 1936 tarihli sayı: kapak ve ilk sayfa.



Kaynak: Demiryollar Dergisi, 11(131)

2. ULUSAL DEMİRYOLCULUĞUN İNŞASI

Ulusal demiryolculuk kavramı, genel anlamda ulusal birlik ve kalkınma idealine; daha özelde ise bu ideal doğrultusunda modern bir meslek topluluğunun kurulması ve güçlendirilmesi amacına işaret eder. Demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşasında okulların ve atölyelerin rolüne geçmeden önce, ulusal ilerleme ve modernleşme idealinin demiryolu inşası üzerinden nasıl somutlaştığını dergi üzerinden kısaca incelemek yararlı olacaktır.

Ulusal demiryolculuk söylemi, dergide özellikle hat ve istasyon inşaatları, yabancı mülkiyetli hatların millileştirilmesi ve kurumsal bir demiryolu yapısının oluşturulması bağlamlarında sıklıkla karşımıza çıkar. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde benimsenen ulusal demiryolculuk ideali, dergide en çok hat ve istasyon inşaatları üzerinden görünürlük kazanır (Şekil 3). Hemen her sayıda, yapımına başlanan, sürdürülen ya da tamamlanan hat ve istasyon projeleri; demiryolu uzunlukları, taşıma ve yolcu kapasiteleri gibi istatistiki veriler, kapsamlı makalelerle sunulur. Bu veriler harita, tablo ve listeler halinde sunulurak sürecin somut boyutu vurgulanır (Şekil 4). Örneğin, 1935'te yayınlanan *XII.nci Cumhuriyet Yıldönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış* adlı makalede, hatların güncel durumu şöyle aktarılır:

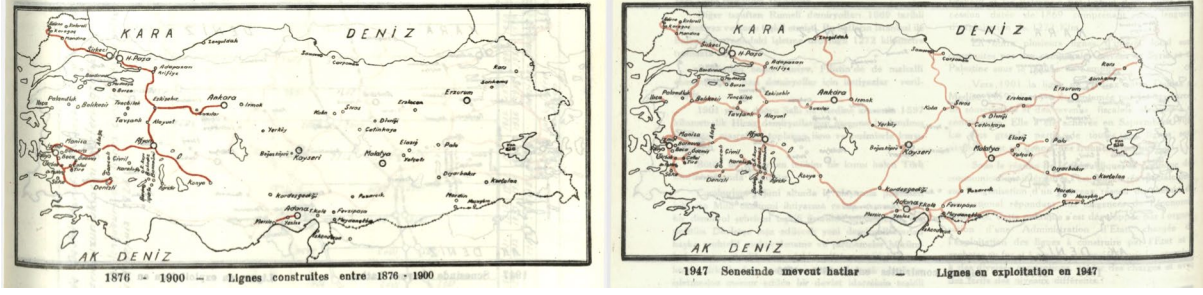
"12 inci Cumhuriyet yılındaki yeni hatlarımızın tutarı 2628 kilometre oluyor ki, bu da yılda vasatı olarak 220 kilometre eder. Yurdun dört tarafını çelikleyen bu çubuklar için 282 milyon lira sarfedildi(...) Kilometre tazminatı vermeden, yabancılara karşı finansal ve siyasal hiçbir fedakârlığa katlanmadan, onlardan borç para almadan, el emeklerimizin karşılığını dış illere akıtmadan kendi paramız, kendi bilginimiz ve kendi imanımızla yaptık. Yılda 55 kilometre yerine tam dört misli 220 kilometre döşedik. İşte Cumhuriyetin çelik izlerinden ölmez bir eser, kırılmaz hızlarından erişilmez bir rakkam!" (Demirel, 1935, s. 397)

Şekil 3. Fevzipaşa-Diyarbakır hattında köprü inşaatı.



Kaynak: ("Mecmuamız, demiryollarımız", 1934, s. 33)

Şekil 4. 1923 ve1947 yıllarında Türkiye’de demiryolu hatlarının durumu.



Kaynak: (“Cumhuriyet rejimi”, 1947, ss. 37-38)

Dergide sıklıkla yer verilen temel atma ve açılış törenleri, devlet erkânı ve halkın yoğun katılımıyla, geniş kalabalıklar eşliğinde gerçekleştirilir (Şekil 5). Büyük ölçekli istasyonların açılış törenleri, istasyon girişlerine kurulan süslü taklar ve devlet erkânı taşıyan trenlerin geçişiyle kutlanır. Bu törenlerde, başbakan yardımcısı, ulaştırma bakanı gibi üst düzey devlet yöneticileri önemli konuşmalar yaparak, ulusal demiryolculuk idealini vurgularlar. Dergideki yazılarda demiryolu inşası, “bir karış fazla şimendifer” ve “yurdu demir ağlarla örmek” gibi ifadelerle başvurularak idealize edilir.⁵ Bu ifadeler, kimi zaman devlet erkânının meclis konuşmaları ya da demiryolu açılış törenlerinde yaptığı nutuklardan alıntılanarak, kimi zaman da derginin üst düzey personelinden seçilen yazarlar tarafından kaleme alınan makalelerde yer bulur. “Ülkeyi aydınlatan bir meşale” ve “refah yolu” gibi ifadeler, ulusal demiryolculuğun bir kalkınma ideali olarak yüceltildiği söylemlerin karakteristik örneklerindendir (Kalgay, 1943b, s. 107; Kalgay, 1944, s. 9).⁶

Şekil 5. Kayseri İstasyonu’nun işletmeye açılış günü.



Kaynak: (Demirel, 1935, s. 403)

Pek çok yazıda “ulusal demiryolculuk” doğrudan bir kavram olarak karşımıza çıkar. Örneğin, *Devlet Demiryollarının İç ve Dış Yüzü* Adlı makalede, demiryolculuk yüceltilirken, çalışma hayatı da bir okul olarak, şu sözlerle tasvir edilir: “Cumhuriyet rejimimizin en kuvvetli ve ölmez eserlerinden biri ‘ulusal demiryolculuk’tur. Ulusal demiryolculuğumuz aynı zamanda binlerce özmen için büyük bir okul olmuştur.” (Devlet Demiryollarının iç ve dış yüzü, 1935, s. 406). Benzer bir anlatım, *Milli Demiryolculuk Davasının İşçileri* adlı makalede başlıklı makalede de karşımıza çıkar. Bu yazıda, demiryolu çalışanları ulusal demiryolculuk hizmeti içinde yetişen bir ordu olarak tanımlanır:

“Milli demiryolculuğumuz Cumhuriyetle beraber doğmuş ve onun yüksek idealinden feyz alarak gelişmiş ve bugünkü ileri durumuna gelmiştir (...) 30 bini mütecaviz şimendiferci ordusu milletçe birlik ve beraberlik halinde (...) sarsılmaz azim ve imanla her gün daha iyiye ve daha güzele yürümektedir.” (Etensel, 1943a, s. 32)

⁵ Bu ifadelerin yer aldığı seçili dergi makaleleri için bkz: (Atay, 1943, s. 9; Kalgay, 1943a, s. 60, 62; “Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır”, 1938, s. 945)

⁶ Bu ifadeler, dergide Mustafa Kemal Atatürk’ün meclis konuşmalarından aktarılan bölümlerde geçmektedir.

Demiryolu çalışanları bu dönemde, ulusal demiryolculuk idealine hizmet eden yekpare bir toplumsal beden olarak temsil edilmektedir. Örneğin, *Cumhuriyet 15, DDY 11 Yaşında* başlıklı makalede şu ifadeler yer alır:

“Nihayet, demiryollarımızın, büyüklerin bu yüksek himmetleriyle devlet ve millet işletmesine geçtikten sonra aldığı bugünkü neticede, en küçük işçisinden itibaren demiryolu mekanizmasının birer vidası demiryolu ailesinin birer ferdi olan memur ve müstahdemlerimizin kendilerine düşen işte, yalnız mesleki vazifelerini değil, daha ziyade milli bir davanın tahakkuku mücadelesinde kendilerine düşen milli vazifeyi her şeyden üstün tutmak, aşk ile çalışmalarının da büyük hissesi olduğu takdir ile anmak, vicdana zevk veren bir ödevdir.” (Erem, 1938, s. 837)

Cumhuriyet’in ilanını izleyen yıllarda, demiryolu inşasıyla eşzamanlı olarak, Devlet Demiryolları bünyesinde işçi, usta ve memur gibi kadrolu personel yetiştirmek amacıyla ilkokul, ortaokul ve lise düzeyinde okullar açılır. Bu kurumlardan mezun olanların sayısının giderek artmasıyla birlikte, nitelikli bir iş gücü oluşturulur. Bu bağlamda, “demiryolcu” kavramı, en geniş anlamıyla demiryollarına hizmet eden her seviye ve branştan çalışanı kapsayan bir üst kimliktir. Daha spesifik bir çerçevede ise, demiryolu okullarından mezun olan kadrolu çalışan topluluğunun özgün mesleki kimliğini ifade eder (Şekil 6,7).

Şekil 6. Devlet adamları ve demiryolu mühendisleri Kayaş İstasyonu önünde, 1924.



Kaynak: (Yakup, 1933, s. 459)

Şekil 7. Bostancı İstasyonu personeli istasyon önünde.



- 1: İstasyon şefi Vedat efendi
- 2: Hareket memuru Mustafa Ef.
- 3: » » Muhittin »
- 4: » » Necdet
- 5: Makasçı Kâzım Ef.
- 6: » Halil efendilerdir.

Kaynak: (İstasyonlarımız: Bostancı, 1933, s. 474)

Dergideki anlatılar doğrultusunda, ulusal demiryolculuk söylemi etrafında iki katmanlı bir anlatının inşa edildiği söylenebilir: Bir yanda, ülke genelinde yürütülen kapsamlı bir kalkınma hamlesi; diğer yanda ise neredeyse sıfırdan kurulan ve giderek kurumsallaşan bir mesleki organizasyon yapısı. Hatlar ve istasyonlar, bu kalkınma idealinin en somut mekânsal tezahürleri olarak öne çıkarken; okullar ve atölyeler, bu ideali taşıyan mesleki örgütlenmenin temel kurumları olarak önem kazanır. Yazının devamında, demiryolu okulları ve atölyelerine odaklanarak, ulusal ve mesleki düzeylerdeki inşa süreçleri arasındaki karşılıklı ilişki bağlamında, bu iki bileşenin demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşasındaki rolü ele alınacaktır.

3. DEMİRYOLU OKULLARI ve ATÖLYELERİ

1.1. Okullar

Ulusal demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşasında en önemli bileşenlerden biri demiryolu okullarıdır. Cumhuriyet'in ilanının ardından, kısa sürede ulusal bir meslek örgütlenmesinin kurulmasını mümkün kılan temel politika, gerekli eğitimin doğrudan kurum bünyesinde verilmesidir. Devlet Demiryolları tarafından açılan okullar aracılığıyla, personelin hem çekirdekten yetiştirilmesi hem de demiryolcu geleneğini bizzat deneyimleyerek öğrenmesi hedeflenir. Bu politikanın bir diğer sonucu ise demiryolculuğun nesilden nesle aktarılan bir meslek haline gelmesidir.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde, Devlet Demiryolları bünyesinde yer alan okul sistemi; lise, ortaokul ve ilkokul seviyelerinde eğitim veren kurumlardan oluşmaktadır. Lise ve ortaokul düzeyindeki okullar, demiryollarına kadrolu personel yetiştirmek amacıyla memurluk, ustalık ve çıraklık gibi alanların birçok alt dalında mesleki eğitim verir. Buna karşılık, ilkokul seviyesindeki okulların temel amacı, çalışanların çocukları ve yakınlarına eğitim imkânı sunmak ve demiryolculuk geleneğini erken yaşlardan kazandırarak, ileride bu mesleği seçmelerini destekleyecek kültürel bir ortam oluşturmaktır.

Demiryolunda meslek eğitimi sağlayan okullarının temel hedefi, istasyonlar, istasyon sahaları ve atölyelerde görev alacak memur, işçi ve ustalar yetiştirmektir. Devlet Demiryolları, bu amaçla dönemin millî eğitim sisteminden otonom bir yapıda, kendi özgün programı doğrultusunda bir eğitim müfredatı uygular. Kurum bünyesindeki eğitim faaliyetleri “Okullar ve Kurslar Dairesi” adlı birim tarafından yürütülmektedir (Etensel, 1943b). Dergide yer alan *Cumhuriyet'in 20'nci Yılında D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti: Okullar, Kurslar, Pansiyonlar* başlıklı makalede, söz konusu birimin görev tanımı ve kurum içi eğitimin çeşitliliği şu şekilde aktarılır:

“Bu daire, idarenin; Yol, Cer, Hareket, Münakalât ve Atelye gibi, hususi bilgilerle ihtisasa lüzum gösteren faal servislerinde çalışacak ve bu servislerin bütün hizmetlerini ehliyet ve muvaffakiyetle görecektir; — yüksek bir meslek duygusu ve derin bir vazife şuuru ile çalışacak hazırlıklı ve kültürlü personel yetiştirmek için Meslek Okulları, Meslek Kursları ve Pansiyonlar açmak; mevcut olanları daha müttekâmil bir seviyeye çıkarmak gibi bir vazife ile vazifelendirildi.” (Etensel, 1943b, s. 48).

Kurum içi eğitimin ilk örneklerini, ‘şimendifer mektebi’ adı verilen okullar oluşturur. Bu okullar, klasik anlamda bir eğitim kurumundan ziyade, birkaç aylık kısa süreli kurslar şeklinde, doğrudan sahada görev alacak personelin yetiştirilmesine hizmet eden kurumlardır. Dergide, bu kursların amacı şu şekilde belirtilir:

“Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü; açtığı okullarda, bir taraftan genç nesilleri birer kültür elemanı olarak yetiştirirken diğer taraftan; yaşı ilerlemiş olan ve idarenin muhtelif sabit ve seyyar hizmetlerini gören memur ve müstahdemler için de onların iş kudret ve kabiliyetlerini ve dolayısıyla verimlerini artırmak ve aynı zamanda umumi bilgilerini ve seviyelerini yükseltmek ve kendilerine mesleki bilgiler ve teknik hazırlıklar kazandırmak maksadile kurslar da açmıştır.” (Etensel, 1943b, s. 49)

İlk kurs, Millî Mücadele döneminde, 1922 yılında Konya’da açılır (Şekil 8). Kurslar, 1924’te Haydarpaşa sahasında, Alman Osmanlı-Anadolu Şirketi tarafından 1903 yılında oryantalist üslupta pasaport ofisi olarak inşa edilen yapıya taşınır (Özdemir, 2018, ss. 79–84). Kursun adı 1928’de “Hareket ve Münakalat Mektebi”, 1933’te ise “Hareket Kursu” olarak değiştirilir; 1940’lı yıllarda Haydarpaşa Garı’nın içindeki bir bölüme taşınır (Çelebi, 2016).

Şekil 8. Konya’da açılan Hareket ve Münakalat Mektebi, 1923.



Kaynak: (“Demiryol hareket ve münakalat”, 1931, s. 446)

Dergide kurslara ilişkin ayrıntılı bilgilere yer verilir. Açılan branşlar, öğrenci sayıları, eğitim içerikleri ve mezunların görev yaptıkları alanlar gibi konular detaylı olarak aktarılır. Örneğin, *Devletdemiryolları Haydarpaşa hareket kursunun 24 ve 25inci devreleri* başlıklı makaleye göre, 1938 yılında açılan 25. devre istasyon sınıfından 71, katar sınıfından 42 kişi mezun olur (“Devletdemiryolları Haydarpaşa”, 1939, s. 1015). Başka bir makalede, 1944 yılında açılan 43. devre katar ve istasyon sınıfının eğitim süresi 4 ay, toplam öğrenci sayısı 172 olarak belirtilir (“43üncü demiryolu”, 1947, s. 48). Dergideki 1947 tarihli *Bilgi ve Teknik Yuvalarımız* adlı makaleye göre, 1923 tarihinden itibaren demiryollarındaki kurslardan “mezun olarak idare hizmetine giren öğrenci miktarı 1255’i katar ve 3265’i istasyon sınıfından olmak üzere 4540 kişi”dir (“Bilgi ve Teknik”, 1947, s. 32). Ayrıca, 1933 tarihli bir makalede Kayseri’de düzenlenen bir revizörlük kursundan bahsedilirken, 1943 yılında yayımlanan bir başka makalede Haydarpaşa’nın yanı sıra Sivas’ta yürütülen “usta kursu” ve Eskişehir’de yürütülen farklı kurslara⁷ değinilmektedir (Etensel, 1943b, ss. 49–50; “Kayseri istasyonunun”, 1933, s. 483). Dergide, mezuniyet fotoğraflarının yanı sıra dersliklerin iç mekanlarına ve ders işlenişine dair görseller aracılığıyla, kursların eğitim ortamlarına dair somut bir tasvir sunulmaktadır (Şekil 9).

Şekil 9. Derginin Ocak 1939 tarihli sayısında Hareket Kursu.



Kaynak: (“Devlet demiryolları Haydarpaşa”, 1939, ss.1016-1017)

⁷ O dönemde Eskişehir’de makinistlik, ateşçilik, revizörlük, kazancı-lavajcılık ve yol işleri gibi çeşitli alanlardan oluşan kapsamlı bir kurslar sistemi ile bir işçi kursu sistemi bulunmaktadır (Etensel, 1943b).

Dergide en sık karşılaşılan içerik, kursların mezuniyet törenlerini aktaran yazılardır. Her yılın ilgili sayılarında bu törenlere düzenli olarak yer verilir. Bu tören anlatılarından edinilen izlenime göre Devlet Demiryolları, söz konusu kurslar aracılığıyla ulusal demiryolculuk idealini yalnızca teknik ve mesleki eğitimle değil, aynı zamanda törensel bir mezuniyet geleneği inşa ederek de kurumsallaştırmaktadır. Bu törenlerde, okul yöneticileri ve dereceyle mezun olan öğrenciler tarafından yapılan konuşmalarda, ulusal demiryolculuk ideali sıkça vurgulanır. Bu konuşmalar, Cumhuriyet rejimini idealize ederken; demiryolu “milli servet”, “hayat ve medeniyetin kaynağı”, “medeniyet hali getiren bir vasıta” gibi ifadelerle tasvir edilmekte; demiryolu çalışanları ise bu ideallerin öncüsü ve savunucusu olarak temsil edilmektedir (Haydarpaşa Demiryol kursunun”, 1937). Mezuniyet törenlerinden alınan tüm konuşmalarda ortak olarak, gelenekleşmiş benzer ifadelerin demiryollarını kuran devlet yetkililerinden başlayarak çalışanlar ve mezun öğrenciler tarafından bir ritüel gibi paylaşıldığı görülür. Örneğin, 1937 yılına ait bir mezuniyet töreninde, I. İşletme Müdürü Bay Abdülhak tarafından yapılan konuşmada şu ifadelerle yer verilir:

“Cümlemizin bildiği açık hakikatlerdendir ki memleketimizde demiryolculuk yani Türk demiryolculuğu aziz Cumhuriyetimizle birlikte doğdu ve o mukaddes rejimin ihtimamlı elinde büyüdü (...) uğradığı yerleri hayat ve umrana ulaştırdı (...) Bu suretle gittikçe vüsat ve azamet peydah eden hatlarımız memleketin ihtiyacını tatmin edecek ve medeniyet dünyasının takdirini celbeyliyecek surette işletmek gibi mühim bir vazife ile mükellef bulunduğumuzu unutmamaklığımız ve o vazifeyi yapmaya ehil olduğumuzu isbat etmeliğimiz vardır.” (“Haydarpaşa Demiryol kursunun”, 1937, s. 378).

Aynı yılın istasyon sınıfı ikincisi İsmail Günel’in mezuniyet konuşmasında ise şu cümleler yer alır:

“Bunan on beş sene evvel pek cuzzi olan demiryollarımız kısa bir zamanda akıllara hayret verecek kadar uzamış ve memleketimizin iliklerini somuran şirket hatların da tamamen devlete geçmiş ve milli servet meyanına girmiş bulunmaktadır. Şimendöfer medeniyete kaynağından olarak dağları delip geçen ovalarda uçarak giden ve her geçtiği yere medeniyet ruhu saçan bir vasıttadır. Bu vasıtayı işletmek vazifesi biz şimendöfercilerin omuzlarına yükletilmiştir.” (“Haydarpaşa Demiryol kursunun”, 1937, s. 379)

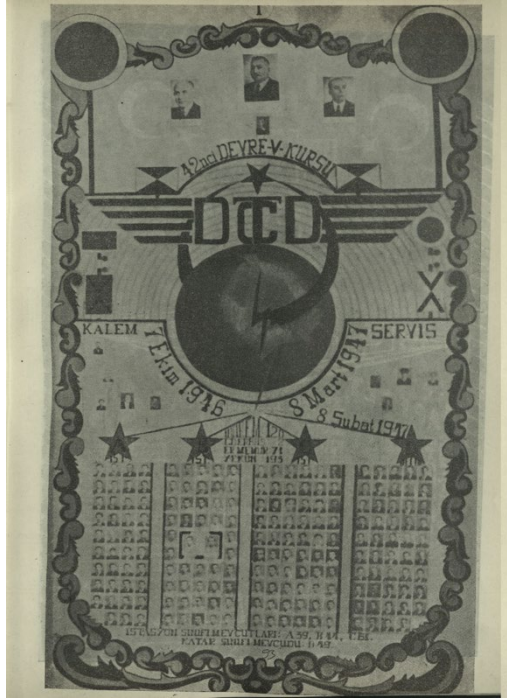
Mezuniyet törenlerinde sürdürülen önemli geleneklerden biri de okul binası önünde çekilen sınıf fotoğraflarıdır. Bu hatıra fotoğraflarında, genellikle kurs binası arka planda yer almakta; böylece mekan hem törenin hem de eğitimin ayrılmaz bir bileşeni olarak görsel hafızada yer edinmektedir. Öğrencilerin sınıfça ya da öğretmenleriyle birlikte toplu halde poz verdikleri bu mezuniyet kareleri, yıllar boyunca benzer biçimlerde tekrar edilerek adeta kurumsal bir ritüelin parçası haline gelir. Fotoğraflarda, kurs öğretmenlerinin genellikle ön sıralarda oturduğu; mezunların ise onların arkasında, mezuniyet belgeleriyle birlikte poz verdiği görülür (Şekil 9,10). Bu yerleşim düzeni, devlet demiryollarının merkezîyetçi yapısıyla uyumlu bir sosyal hiyerarşiyi yansıtmaktadır. Benzer bir hiyerarşik yapı, dergide mezuniyet hatırası olarak sunulan görsellerde de izlenebilir. Bu görsellerde, en üstte dönemin devlet veya demiryolu yöneticilerinin resimleri; merkezde Devlet Demiryolları’nı simgeleyen ve konstrüktivist etkiler taşıyan tipografik unsurlarla hazırlanmış kurum logosu, başlıklar ve tren/demiryolu görselleri; en altta ise mezun olan öğrencilerin tek tek gösterildiği fotoğraflar bulunur (Şekil 11).

Şekil 10. Hareket kursu 43. devre öğretmenleri ile mezunları kurs binası Haydarpaşa Garı önünde.



Kaynak: (“43 üncü devre”, 1947, s. 53)

Şekil 11. Hareket kursu 42. devre mezunlarını gösteren mezuniyet hatırası



Kaynak: ("43 üncü devre", 1947, s. 49)

Kurumsal nitelik taşıyan, gerçek anlamda ilk demiryolu okulları 1940'lı yıllarda açılır. Bu okullardan biri, 1942'de faaliyete geçen Demiryolu Meslek Okulu'dur ve demiryollarında lise düzeyinde eğitim veren tek okuldur. Dergide, okulun eğitim süresi ve müfredatı hakkında şu bilgiler yer alır:

"1942 senesinde Ankara'da Demiryol Meslek Okulu açılmış, ilk senelerde demiryolların Yol ve Muhasebe personeli ihtiyacını da karşılamak üzere muhtelif şubelere ayrılmıştır. (...) Meslek Okulu'na deneme ile ortamektep mezunları alınmakta (...) Genel Lise bilgisi ile birlikte şubelerine göre meslek bilgisi öğretilmektedir." ("Diploma Töreni", 1947, ss. 28-29)

Demiryolu Meslek Okulu, Ankara'nın Demiryol Mahallesi'nde⁸ Mimar Kemalettin'in tasarladığı ve 1920'lerin sonunda genel müdürlük binası olarak inşa edilen yapıda açılır⁹. (Kartal, 2014; Başar, 1945, s. 31). Okul binası, 1937 yılında inşası tamamlanan yeni (ikinci) Ankara Tren Garı'nın önündeki meydana bakmaktadır. Meslek okulu, yatılı bir erkek lisesidir. Okulda öğrencilerin yemek, barınma ve kırtasiye gibi ihtiyaçları karşılanır ve her sınıf düzeyinde belirli miktarlarda harçlık verilir. Bu okuldan mezun olan öğrencilerin Devlet Demiryolları'nda beş yıl çalışma yükümlülüğü bulunur (Başar, s. 32).

Okulun müfredatı, yatılı yaşamın günlük düzeni, öğrenci kabul koşulları, eğitim verilen branşlar ve mezunların görev aldığı alanlar ve okulun mekânsal özellikleri gibi bilgilere dergide yer verilir (Şekil 12). 1945 tarihli *Demiryolu Meslek Okulu* başlıklı makalede, yıl sonunda ilk mezunlarını vermeye hazırlanan bu okulun eğitim sistemi şu şekilde anlatılır:

"Kültür dersleri çeşitleri, birinci ve ikinci sınıflarda, lise dokuz ve onuncu sınıflar derslerinin aynısıdır (...) Üçüncü sınıfta kültür derslerinin sayısı hissedilir derecede azalır ve yerlerini meslek dersleriyle tatbikata bırakırlar (...) Okulda derslerin nazari kalmamasına önem verilmekte, bu maksatla demiryol tesisleri, inşaat yerleri, depo ve atelyeler, diğer lüzumlu ve ilgili görülen yerler ve müesseseler sık sık gösterilerek talebinin edindiği bilgilerin kökleşmesine çalışılmaktadır." (Başar, 1945, s. 31).

Aynı makalede, okulun mekânsal nitelikleri ve okuldaki gündelik yaşam şu şekilde betimlenir:

⁸ Mahallenin adı önce Ülkü, sonra Doğanbey olarak değiştirilir (Kartal, 2014).

⁹ Meslek okulu olarak kullanılan binanın inşa süreci, derginin *Demiryolları Mecmuası* ismiyle Osmanlıca yayınlandığı 1927 Eylül sayısında aktarılır.

“Talebenin bütün günlük ihtiyaçları okul binası içinde karşılanır. Yatakhane, yemekhane, sınıflar, lâboratuvarlar, revir, banyo vesair müstemilât okul binası içindedir. Bina kaloriferle ısıtılır (. ...) Demiryol Meslek Okulunda yirmi dört saat genel olarak şöyle taksim edilmiştir: Sekiz saat ders ve çalışma; sekiz saat yemek, dinlenme, oyun ve jimnastik; sekiz -saat de uyku...” (Başar: 1945, s. 32).

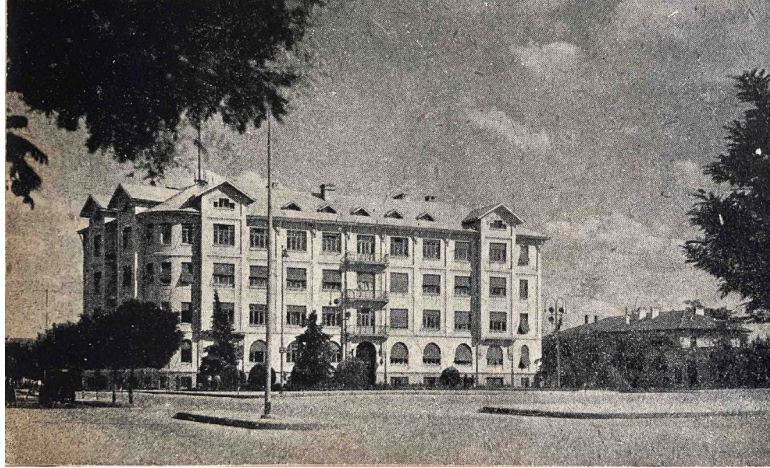
Şekil 12. Meslek Okulu’nda demiryolu iletişimine ayrılan bir derslikte eğitim çalışması.



Kaynak: (Başar, 1945, s. 33)

Dergi aracılığıyla okulun yukarıda sözü edilen mekânsal niteliklerine dair belirli bir izlenim edinilse de, sunulan görsellerin çoğunda okul binası, gündelik pratiklerden çok, demiryolu mimarisi aracılığıyla simgeleştirilen modernleşme idealinin bir temsili olarak yer alır. Bu görseller genellikle insansızdır ve belirli bir mesafeden, uzaktan çekilmiş kompozisyonlarla sunulmuştur (Şekil 13).

Şekil 13. Meslek okulu binası, Ankara Gar Meydanı’na bakan giriş cephesinden görünüm.



Kaynak: (Etensel, 1943b, s. 46).

Tıpkı kurslarda olduğu gibi, meslek lisesinin mezuniyet törenleri de, eğitim sürecinde aktarılan ulusal demiryolcu kimliğini pekiştiren törensel bir nitelik taşır. Nitekim 1947 yılına ait diploma töreninde, dergide aktarılan Genel Müdür Vekili Galip Güran’ın konuşmasında şu ifadeler yer verilir:

“Genç meslekdaşlanm. Bugün demiryol işletmecileri arasına katılıyorsunuz (. ...) Demiryolcular idealist insanlardır. Ve ancak bu sayededir ki kendilerinden beklenen ve daima sonu gelmeyen işleri başarabilirler. Demiryolcular seferber bir orduya benzer. İş her an değişen ve sürükliyen heyecanlı bir durum arzeder (. ...) Bugünkü çalışma hayatında topluluğun, birlikte çalışma ahengi esastır (. ...) Bu sebeple işlerimizde en çok ehemmiyet vereceğimiz mesele demiryol camiasının elele yekpare bir kitle halinde çalışmasıdır.” (Diploma töreni, 1947, ss. 25–27)

Dergide yer alan mezuniyet hatırası görsellerinde de, hareket kursuna ait örneklerde olduğu gibi, ulusal demiryolculuk idealini yücelten bir mizanpaj ve üslup öne çıkar. Görsellerin merkezinde, demiryolu çalışanlarını adeta koruyup kuşatan ve etrafına ışık saçan Devlet Demiryolları logosu yer alırken; en üstte okul yöneticileri ve eğitmenler, ortada mezunlar, en altta ise Ankara’da eğitim yapılan farklı okul binaları görülmektedir (Şekil 14).

Şekil 14. Ankara Meslek Okulu'nun son devre mezunlarından 3/A sınıfının mezuniyet hatırası.



Kaynak: (Meslek okulu: 1942-1949, s. 105)

Ankara'daki Demiryolu Meslek Okulu, 1949 yılında son mezunlarını verdikten sonra kapatılır. İzleyen yıllarda, okul farklı binalarda birkaç kez yeniden açılır; belirli sürelerle eğitim-öğretim faaliyetlerini sürdürdükten sonra tekrar kapatılır.¹⁰ 1942-1949 yılları arasında Ankara'da yürütülen yedi yıllık eğitim sürecinde yaklaşık 500 öğrenci mezun olur (Kartal, 2014).

1940'lerden itibaren demiryollarında geliştirilen meslek eğitiminin en önemli sosyo-mekânsal unsurlarından biri de "kültürlü işçilerle muhtelif sanat erbabı yetiştirmek" amacıyla açılan, "çırak okulu" veya "sanat okulu" ismiyle bilinen kurumlardır.¹¹ İlk çırak okulları, 1941 yılında Eskişehir ve Sivas'ta¹² açılır (Etensel, 1943b, s. 49). Çıraklık eğitiminin temel hedefi, öğrencilere fabrikalarda ustaların gözetiminde tesviyecilik, tornacılık, demircilik, kazancılık, dökümcülük, marangozluk, modelcilik ve elektrikçilik gibi alanlarda uygulamalı meslek eğitimi vererek, yüksek teknik donanıma sahip nitelikli personel yetiştirmektir ("Devlet Demiryollarında Cer", 1940; "Devlet Demiryollarının Mensubinin", 1932).

1940 tarihli *Devlet Demiryollarında Cer İşleri: Eskişehir San'at Çırak Okulunun Açılışı* başlıklı makaleye göre, bu kurumlara ilkokulu bitirmiş ve 13 ila 16 yaşları arasında bulunan çocuklar sınavla kabul edilmekte; kabul edilen öğrenciler, dört yıl süren teorik ve pratik eğitimi kapsayan bir öğrenim sürecine tabi tutulmaktadır. Makalede, okulla ilgili şu ifadeler yer alır:

"Bu okulun...Türk demiryolculuğu aleminde bilgili ve vazifesinin ehli san'atkar işçi yetiştirmek bakımından yepyeni bir çığır açması itibariyle fevkalade bir ehemmiyeti haiz bulunmaktadır. ... İyi bir bakım ve metodik bir çalışmayı temin maksadile okulların yatılı olması esas olarak kabul ediliyor... Çırakların yemesi, giymesi, yatması ve ders malzemesi idare tarafından temin edildikten sonra kendilerine sınıflarına ve okulda yatıp yatmadıklarına göre muayyen harçlıklar veriliyor" ("Devlet Demiryollarında Cer", 1940, s. 182).

Yine aynı makalede, okul müfredatı ile ilgili şunlar yazılıdır:

"(...) birinci sınıfta yalnızca nazari dersler gösteriliyor ve bundan başka meslek için bedeni bir hazırlık olmak üzere kafi miktarda jimnastik ve ele iptidai bir san'at melekesi vermek maksadiyle hergün elişleri dersleri veriliyor. Diğer sınıflarda ise nazari dersler haftada 12 saate kadar

¹⁰ Üç senelik eğitim süresinin verimli bulunmaması sebebiyle, 1947'den itibaren okula lise mezunlarının alınması ve eğitimin bir seneye indirilerek yalnızca meslek eğitimi verilmesi kararlaştırılır, 1949'da ise bu okul kapatılır. Okul ilerleyen yıllarda Ankara ve Eskişehir'deki farklı binalara taşınarak birkaç kez açılıp kapatılır. Ankara'daki ilk meslek okulu binası önce TCDD II. Bölge Müdürlüğü, sona TCDD misafirhanesi olarak kullanılır, 2010'lar sonunda özel bir üniversiteye tahsis edilir. 1998 yılında, Devlet Demiryolları'nda kurum içi eğitim hizmetlerinin sonlandırılmasıyla meslek listesi eğitimi de sonlanmış olur.

¹¹ Bu okulların açılmasından önce, demiryolu atölyelerinde çıraklık/çırakhane adıyla eğitim verilir (Şafak, 2010, ss. 32-33).

¹² Sivas Çırak Okulu 1944'te kapatılarak öğrencileri Eskişehir'deki okula nakledilir (Şafak, 2010, ss. 32-33).

indiriliyor ve iş müddetinin geri kalan saatleri ameli tedrisata hasrediliyor.” (“Devlet Demiryollarında Cer”, 1940, s. 183)

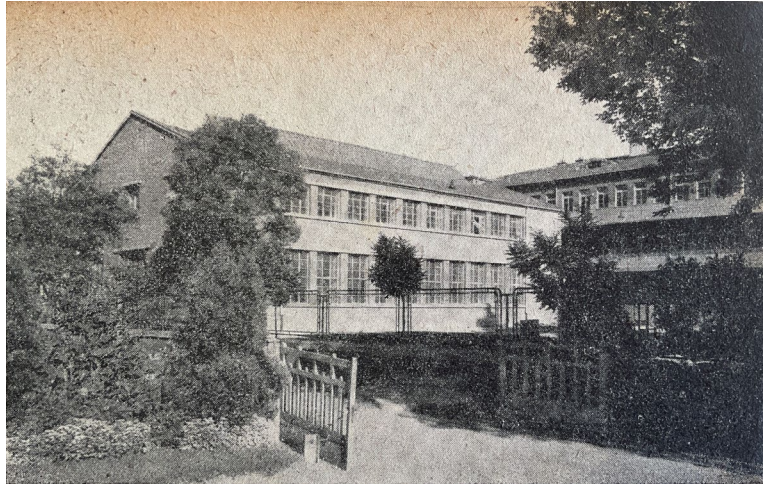
Demiryolu mensuplarının yakınlarına öncelik verilen bu okullarda yatılı eğitim verilir.¹³ Seçtikleri alanda yetkinlik kazanmak üzere uygulamalı bir eğitime tabi tutulan çırac adayları, eğitimin ikici ve üçünü yılında okulun atölyesinde, son yıl ise demiryolları atölyelerinde stajyer olarak çalışır, teorik ve uygulamalı sınavlardan geçerek mezun olurlar.

Çırac okulları yalnızca ulusal demiryolu hizmetine nitelikli iş gücü kazandırmakla kalmaz; aynı zamanda demiryolculuk kimliğinin erken yaşlardan itibaren şekillenmesinde önemli bir rol üstlenir. Bu yönüyle demiryolculuk, sadece aile içinde kuşaktan kuşağa aktarılan bir meslek geleneği olmakla kalmaz, aynı zamanda planlı ve kurumsal bir eğitim süreciyle çocukluktan yetişkinliğe uzanan bir yaşam biçimine dönüşür. Dergide çırac okullarını konu alan yazılarda da bu ‘çekirdekten yetişme’ anlayışı sıklıkla vurgulanır:

“Bu okulların esas vazifesi demiryolu müesseselerine san'atkâr işçi yetiştirmek olmakla beraber; herşeyden evvel demiryolcuyu yine demiryolcunun çocuklarından yetiştirmek suretile hem kendi mensubininin evlâtlarının istikbalini temin etmek, ve hem de işçisini demiryolcu ailelerinden yetiştirmek suretile onların idareye olan bağlılıklarını ailevi ve an'anevi bir şekle sokmak maksadile kabul imtihanlarında ciddi bir seçim yapmakla beraber Devlet Demiryolları mensuplarının aile efradına tercih hakları verilmektedir.” (“Devlet Demiryollarında Cer”, 1940, s. 182).

Görüldüğü üzere, Devlet Demiryolları bünyesinde kurum içi hizmetlere ayrılan mimari unsurlar her zaman sıfırdan inşa edilmemiştir. Kimi zaman imparatorluk döneminden kalma yapılar, işlevsel ve fiziksel dönüşümlerle yeni hizmet alanlarına uyarlanır. Örneğin, Haydarpaşa’da hareket kursu olarak kullanılan eski Pasaport Binası ve Haydarpaşa Garı, imparatorluk döneminde Almanlar tarafından inşa edilen yapılardır. Öte yandan, Devlet Demiryolları, kendi bünyesinde projelendirip inşa ettiği yapılar üretme konusunda kararlı bir politika sürdürür. Dergiye göre, Eskişehir’deki çırac okulu binası bir eğitim yapısı olarak demiryolları bünyesinde planlanıp inşa edilmiştir. Binanın mimarisinde de dönemin ulusal kalkınma ve modernleşme hedeflerini yansıtan, yalın hatlara sahip modernist bir kütle organizasyonunun benimsendiği görülür (Şekil 15).

Şekil 15. Eskişehir Çırac Okulu.



Kaynak: (Etensel, 1943b, s. 47)

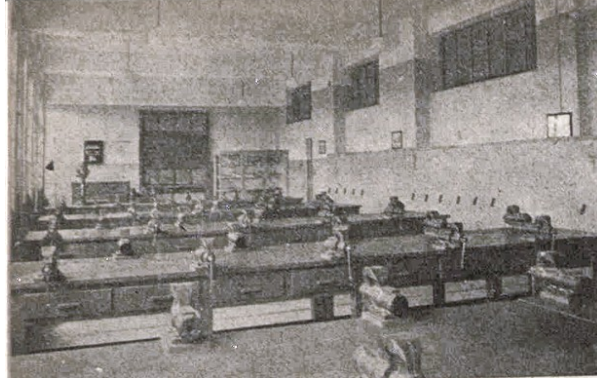
Yukarıdaki paragraflarda sözü edilen makalede, Eskişehir’deki çırac okulunun fiziksel özelliklerine de yer verilir. Aktarıldığına göre okul binası, her biri farklı işleve sahip üç ayrı bloktan oluşur. Bloklardan biri derslikler, yemekhane ve yatakhaneleri; bir diğeri atölyeleri, üçüncüsü ise spor salonunu barındırır (Şekil 16). Binanın diğer bazı mekânsal nitelikleri şöyle aktarılır:

“Birinci blok bordum katı, zemin katı ve ikinci katlardan müteşekkildir (...) Burası, kırkar kişilik 5 derslane, 1 resim odası, 1 müze, 1 kütüphane, müdür ve muallim bekleme odaları, 220 kişilik bir yemekhane, mecmuu 220 kişilik 7 yatakhane, revir, eczane, nöbetçi muallimi yatak odası,

¹³ Okula yakın bölgelerde ikamet eden demiryolu personelinin çocukları ya da yakın akrabaları, yatılı eğitim yerine gündüzlü olarak okula devam edebilmektedir.

hademe koğuşları, mutfak, kiler, soğuk hava deposu, çamaşırhane, 4 daireli modern bir sığınak, (...) havi olmak suretile tam manasiyle mükemmel ve modern bir mektep binasıdır (. ...) Atelye kısmı iki kat üzerine inşa edilmiştir (. ...) Jimnastik salonuna gelince, bu salon azameti ve tesisat ve teçhizatı bakımından Türkiye'nin en modern ve en büyük jimnastik salonlarından birini teşkil etmektedir.” (“Devlet Demiryollarında Cer”, 1940, s. 183)

Şekil 16. Eskişehir Çırak Okulu dersliklerinden biri.



Kaynak: (Etensel, 1943b, s. 48).

Çırak okulları, Erken Cumhuriyet Dönemi sanayileşme politikasında büyük öneme sahiptir. Bu okullar, 1930'lerden itibaren Türkiye'de birçok devlet kurumunun bünyesinde açılan çırak okullarının örneklerindendir. Dergide aktarıldığına göre, 1940 yılında dört yıllık eğitim veren bu okulun toplam öğrenci mevcudu 340 kişi olarak belirtilmektedir. Çırak okullarında her yıl 300-350 civarında zanaatkâr işçi yetiştirilir (Çelebi, kişisel görüşme, 2018). Bu sistemde, kurum fabrikaları da adeta birer okul olarak işler. Nitekim, çırak okullarının açılmasından önce de demiryolu atölyelerinde çıraklık/çırakhane adıyla eğitim verilmektedir (Şafak, 2010, ss. 32-33).¹⁴

Dergideki bilgilere göre, demiryollarındaki eğitim hizmeti, yalnızca çalışanlarıyla sınırlı değildir. Kente uzak alanların getirdiği mahrumiyeti ortadan kaldırmak adına, yakınında eğitim olanağı bulunmayan istasyonlarda çalışanların çocuk ve akrabaları için birçok şehirde açılan “aile mektepleri” ve “talebe pansiyonları” bulunur. Aile mektepleri ilkökul seviyesinde eğitim hizmeti veren kurumlardır, bu okullara tercihe göre normal ve yatılı öğrenci kabul edilir (Şekil 17). Devlet Demiryolları, personelinin çocukları ve yakınlarının bu okullarda eğitim görüp barınabilmeleri için, çalışanların maaşlarından cüzi bir aidat keser. Aile mekteplerinin temel amacı, bu bireylere eğitim olanağı sunmanın yanı sıra onları demiryolculuk kültürüyle yoğurarak, ileride bu mesleği benimsemelerini teşvik etmektir (“Devlet Demiryollarının mensubininin”, 1932). Devlet Demiryolları'nın ilk genel müdürü ve ulusal demiryolculuğun babası olarak anılan Behiç Erkin, *Hatırat* adlı eserinde aile mekteplerinin açılması konusundaki vizyonu şöyle açıklar:

“Personelin en büyük derdi, çocuklarının tahsil meselesidir. Bunun için Eskişehir'de bir mektep açtım. O zaman Milli Eğitim Bakanı olan rahmetli Necati Bey'den en iyi öğretmenleri aldım. Çocuklara bakmak için iki Alman kadın getirttim. Bu mektebe sonradan bir de lise kısmı ilave etmek niyetinde idim. Bir çocuğun tahsili, yemesi, İçmesi, giymesi, dâhil ayda 10 lira; eğer aynı memurun çocuğu iki ise, ikisi için ayda 15 lira alınırdı; bu iş personele büyük bir rahatlık verdi” (Erkin, 2010, s. 255).

1932 yılında Demiryolları Mecmuası'nda yayımlanan *Devlet Demiryollarının Mensubinin Hizmetine Alınma ve Yetiştirilmeleri* adlı makalede ise, yakın dönemde açılmış olan bu okulun mekânsal özellikleri ve eğitim hayatına şöyle yer verilir: “Mektepte küçük bir atelye, jimnastikhane, resim ve şarkı salonları ve bir de piyano vardır. Ecnebi lisanlarından Almanca öğretilir”. Aynı yazıda, “talebe sık sık imalathanelere ve fabrikaya götürülerek hevesleri artırılır” denirken, okulun “beşinci senesini ikmal edenler (...) fabrika çıraklığına tarcihan alınırlar” ifadeleri yer alır (“Devlet Demiryollarının mensubininin”, 1932, s. 172, 174). Buradan da anlaşılıyor ki, demiryollarında hedeflenen sürdürülebilir kurum içi eğitim, yalnızca meslek

¹⁴ Çırak okulları kapatıldıktan sonra da, atölyelerde/fabrikalarda pratik eğitim dönemi çıraklık adı altında devam ettirilir. 1975'te bu eğitim faaliyetlerine tamamen son verilir (Şafak, 2010, ss. 32-33). Benzer bir hizmeti vermek üzere sonradan kurulan “Pratik sanat okulları” da 1987-1990 arasında kapatılır.

okullarından saha görevlerine veya çırak okullarından kurum atölyelerine eleman yetiştirmekle kalmayıp, ilkökul çağından itibaren demiryolu hizmetine hazırlanacak bireyleri de yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

Şekil 17. Dergide Eskişehir’deki aile mektebine dair bir makale: öğrenciler okul önünde (solda) ve derslikte (sağda).



Kaynak: (“Almanya’da ve bizde”, 1928, ss. 124-125)

Eken Cumhuriyet Dönemi’nde eğitim kurumları henüz ülke genelinde yeterince yaygın değildir. Özellikle ‘mahrumiyet bölgesi’ olarak tanımlanan uzak köy ve kasabalardaki istasyonlarda görev yapan demiryolu personelinin çocukları, bu nedenle eğitim olanaklarına erişimde ciddi kısıtlamalarla karşı karşıyadır. Devlet Demiryolları, bu soruna çözüm olarak, personel çocuklarının farklı şehirlerde yatılı eğitim alabilmesini sağlamak amacıyla “talebe pansiyonları” açar (Şekil 18). Kurum dergisinin 1943 yılına ait iki ayrı sayısında, Eskişehir ve Konya’da pansiyonların açıldığı belirtilir (Etensel, 1943b, ss. 50–51; Kozikoğlu, 1943, s. 25). Devlet Demiryolları tarafından sunulan bu yatılı eğitim hizmeti yaklaşık otuz yıl boyunca, ülkedeki eğitim olanaklarının yaygınlaşmasına dek, kesintisiz olarak sürdürülür (Demirkol, 2018).

Şekil 18. Eskişehir talebe pansiyonu öğrencileri pansiyon binası önünde.



Kaynak: (Kozikoğlu, 1943, s. 25).

Özetle, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde benimsediği eğitim politikasıyla Devlet Demiryolları, 7’den 77’ye uzanan geniş bir kesimde demiryolculuk kimliğinin şekillenmesine öncülük ederken; kuşaklar arası özgün bir yaşam kültürünün temellerini de inşa etmiş olur. Öte yandan, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Devlet Demiryolları bünyesinde yürütülen lise, çırak okulları ve aile mektepleri gibi eğitim uygulamalarının büyük ölçüde, demiryolu alanında öncü ülkeler olan Almanya, İngiltere ve Fransa’daki uygulamalarla paralellik gösterdiği söylenebilir. Bu konuya dair çeşitli örnekler derginin farklı makalelerinde ayrıntılı biçimde ele alınmakta ve dergi, bu alanda yapılacak karşılaştırmalı çalışmalar için de önemli malzemeler sunmaktadır.

1.2. Atölyeler

Ulusal demiryolculuğun inşasında temel kurucu unsurlardan biri de demiryolu atölyeleridir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde, Osmanlı coğrafyasında demiryolu inşa eden yabancı şirketler tarafından kurulmuş atölyeler faaliyetlerini sürdürürken, artan ihtiyaçlar doğrultusunda yeni atölyeler de inşa edilir. Bunlar arasında bakım ve onarımdan sorumlu “cer atölyeleri”, hat ve yapı inşası hizmetleri için kurulan “yol atölyesi”, demiryolu altyapısı ve makineleri için malzeme ve onarım sağlayan travers fabrikası ve motor fabrikası gibi tesisler bulunmaktadır. Demiryolu atölyeleri, 1940'lardan itibaren büyük alanlara yayılarak önce atölye komplekslerine, ardından da fabrikalara dönüşür.

1948 tarihli *Devlet Demiryolları Atelyeleri* başlıklı makaleye göre, Eskişehir, Halkapınar (İzmir) ve Yedikule'de (İstanbul), bakım ve onarım hizmetinden sorumlu “cer atölyeleri” bulunmaktadır. Bu atölyelerde, demiryolu araçlarının—özellikle lokomotif ve vagonların—teknik bakımı, onarımı ve yenilenmesi gibi işlemler gerçekleştirilir. Aynı makaleden edindiğimiz bilgilere göre, Eskişehir Cer Atölyesi, 1894 yılında Alman sermayeli Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından “küçük bir lokomotif tamir atölyesi” olarak kurulur; Yedikule ve Halkapınar cer atölyeleri ise sırasıyla 1867 ve 1885 yıllarında bir Fransız şirketi tarafından inşa edilir (Sirmen, 1948, s. 40). “Cer atölyesi” olarak adlandırılan bu tesislerin bir bölümü, 1950'li yıllardan itibaren yalnızca bakım ve onarım işleviyle sınırlı kalmayıp, üretim faaliyetlerini de kapsayan; geniş alanlara yayılan büyük ölçekli fabrikalara dönüşür (İlkin ve Tekeli, 2015; TURASAŞ, t.y.).

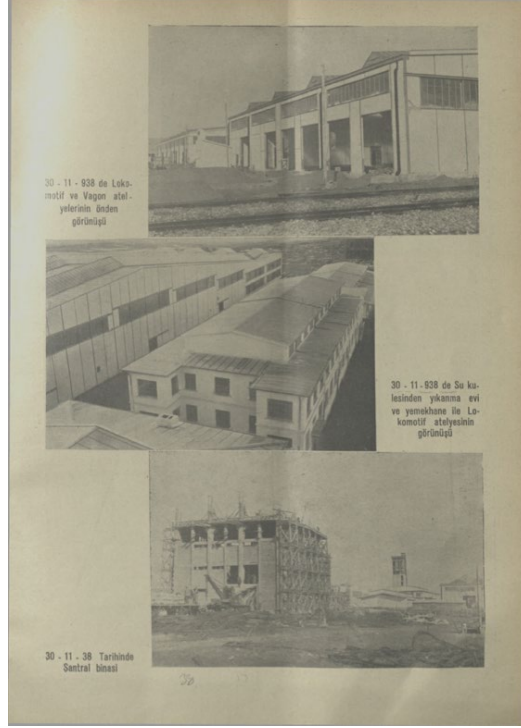
Devlet Demiryolları'nın kendi bünyesinde bakım ve onarım hizmetlerini yürütmek amacıyla sıfırdan inşa ettiği ilk atölye, 1939 yılında açılan Sivas Cer Atölyesi'dir (Şekil 19). Makaleye göre gerek mevcut atölyelerin gerekse yeni kurulan tesislerin mimari, teknik donanım ve teçhizat projelendirilmesi ve inşası, Devlet Demiryolları'nın kendi mühendisleri, teknik personeli ve işçileri tarafından gerçekleştirilir. Bu durum, ulusal demiryolculuk anlayışında merkezi bir yer tutan ‘kurumsal öz yeterlilik’ ilkesinin ve kurum içi üretimin somut bir yansıması olarak dergide aktarılır. Dergide yer alan *Devlet Demiryolları Atelyeleri* adlı makalede, Sivas Cer Atölyesi'nin teknik altyapısı ve mekânsal düzeni modern ve donanımlı bir tesis olarak şu cümlelerle idealize edilmektedir:

“Sivas cer atelyesi 1939 senesinde işletmeye açılmıştır. Atelyenin projesi İdarenin mühendisleri tarafından yapılmış ve inşaatın kontrolü ve bütün tezgâhların montajı teknik elemanları ve işçileri tarafından – icra edilmiştir. Serbest bir saha üzerinde tamamen Teknik icapıara göre kurulduğu için bu atelye diğer memleketlerdeki en modern tamir atelyelerinin evsaf ve ayarındadır. Atelye binalarının dahili ve harici inşa tarzı modern fabrika mimarisinin bir nümunesidir ve (maksada uygun olarak yapılan bir teknik tesis aynı zamanda güzeldir) kaziyesini teyit eder.” (Sirmen, 1948, s. 41)

Aynı makalede, Adapazarı'nda yolcu ve yük vagonlarının onarımına yönelik yeni bir atölye kurulacağını müjdesi de verilmektedir (Sirmen, 1948, ss. 39–44). Bu doğrultuda planlanan Adapazarı Vagon Tamir Atölyesi, 1951 yılında faaliyete geçer (TURASAŞ, t.y.b.).

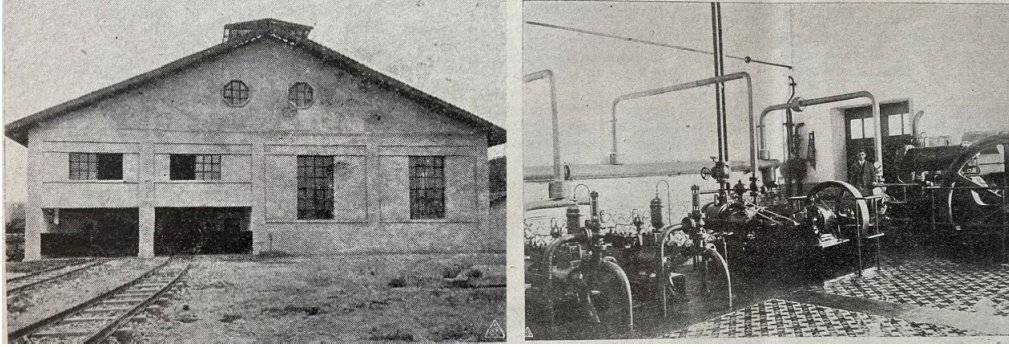
Devlet Demiryolları, bu dönemde tıpkı eğitim alanında olduğu gibi, atölyelerin kurulmasında da ulusal demiryolculuk idealinin temel hedeflerinden biri olan kendi kendine yeterlilik doğrultusunda hareket eder. Atölyeler aracılığıyla verilen bakım, onarım ve üretimi geliştirerek hem kapasiteyi artırmayı hem de mesleki eğitimden edinilen bilgi birikimi ve kurumsal organizasyondan gelen planlı işgücünün etkin kullanımı sayesinde üretimin çeşitliliğini, yeterliliğini ve verimliliğini yükseltmeyi amaçlar. Bu doğrultuda, bakım ve onarım hizmeti sunan “cer atölyeleri”nin yanı sıra, TCDD bünyesinde demiryolu faaliyetlerine yönelik malzeme üretimi yapan çeşitli tesisler de kurulur. Bunlardan biri, 1926 yılında Eskişehir'de, demiryolu hatlarının onarımı amacıyla bir “yol atölyesi”dir (Sirmen, 1948, ss. 40–41). İzmit'in Derince ilçesinde bir travers fabrikası inşa edilirken, Karabük'teki demir-çelik fabrikası demiryolu için demir travers üretimi yapmak üzere Devlet Demiryolları'nın yönetimine devredilir (As, 2013, ss. 264–265) (Şekil 20). Bunun yanı sıra, dizel lokomotifler ile mototrenlerin bakım ve onarımı için 1945 yılında Ankara Motor Fabrikası hizmete açılır (İlkin ve Tekeli, 2001, s. 52). *Devlet Demiryolları Atelyeleri* adlı makalede yer alan verilere göre, 1948 yılında Eskişehir atölyesinde 2382, Sivas'ta 2037, Halkapınar'da 604, Yedikule'de 637 ve Eskişehir'deki yol atölyesinde 561 işçi çalışmaktadır (Sirmen, 1948, ss. 41–44).

Şekil 19. Demiryollar Dergisi'nde Sivas cer atölyesi yapılarının 1938'deki durumunu gösteren resimler.



Kaynak: ("Demiryollarından Resimler", 1939, s. 1037)

Şekil 20. Derince travers fabrikası: a) doğu cephesi, b) makina odası.

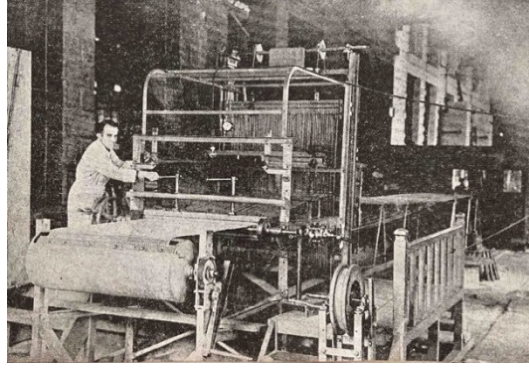


Kaynak: ("Derince'de tahsis", 1932, ss. 78-79)

Eskişehir Atölyesi, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu altyapısının en büyük ve en kapsamlı tesisi olarak öne çıkar. 1928 yılı sonunda bu atölyede yılda yaklaşık 3-4 lokomotif ile 30 adet yolcu ve yük vagonunun onarımı gerçekleştirilmektedir (Şekil 21). 1934 yılında dergide yayımlanan bir makalede, atölyede inşa edilmekte olan yeni tesisler, "Türk tekniği ile yeniden kurulan Eskişehir fabrikamız" ifadesiyle tanıtılır ("Mecmuamız, demiryollarımız", 1934, s. 37) Atölyelerde çalışan usta ve işçi kadrosu da ulusal demiryolculuk idealine hizmet eden saygın bir çalışan topluluğu olarak aktarılır. Dergide 1948 yılında yayımlanan *Devlet Demiryolları Atelyeleri* başlıklı yazıda ise, Eskişehir Atölyesi'nin demiryolları için taşıdığı öneme şu sözlerle dikkat çekilmektedir:

"Eskişehir cer atelyesi Devlet Demiryollarının en eski büyük atelyesi olması dolayısıyla kuvvetli bir meslek geleneğine malikdir. Atelye eski zamanların değerli ustalarından bugünkü tekniğin icabettirdiği bilgilerle bilgilerle mücehhez mütehassıs işçilere kadar binlerce kalifiye işçi yetiştirmiş ve İdarenin bir çok tecrübeli teknik elemanı feyzini bu müesseseden almıştır. Atelyenin bugünkü işçi mevcudu 2382 kişidir. Atelye Devlet Demiryollarının lokomotif, yolcu ve yük vagonlarından mühim bir kısmını tamir etmektedir." (Sirmen, 1948, s. 43)

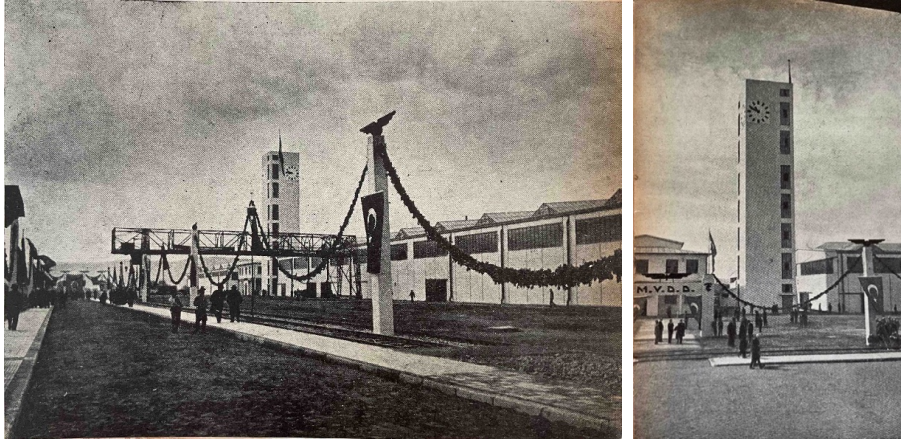
Şekil 21. Eskişehir cer atölyesinde inşa edilen kıvılcım kafesi dokuma tezgahı



Kaynak: (Sirmen, 1948, s. 39)

Nitekim, tıpkı dergide yüceltici ifadelerle kutlanan hat ve istasyon inşaları ve övgüyle aktarılan eğitim faaliyetleri gibi, kurulan atölyeler de Devlet Demiryolları'nın kendi nitelikli iş gücü ve olanaklarıyla gerçekleştirdiği inşa ve sanayi atılımının simgesi olarak görülür. 1930'larda kurum bünyesinde projelendirilen yeni atölye yapıları da dönemin mimari anlayışına uygun olarak, ulusal değerleri ve kalkınma ideallerini yansıtan modernist üslup çerçevesinde, yalın ve çizgisel öğelerin hakim olduğu kütsel formlarla tasarlanır (Şekil 22,23).

Şekil 22. Sivas Cer Atölyesi: a) genel görünüm, b) saat kulesi.



Kaynak: (Atay, 1943, s. 9, 14)

Şekil 23. Bugün TÜLOMSAŞ olarak anılan Eskişehir Cer Atölyesi'nin giriş cephesinden görünüm.



Kaynak: (Özkut, 2017, s. 41)

Önceki bölümde belirtildiği üzere, demiryolu atölyeleri, yalnızca bakım-onarım ve üretim faaliyetleri yürütülen tesisler olarak değil, aynı zamanda işgücü yetiştirilmesine yönelik birer demiryolu okulu olarak da çalışır (Şekil 24). Ulusal demiryolları bünyesinde eğitim hizmetlerinin kurumsallaşmasından önce başlayan çırak yetiştirme uygulamaları, 1940'lı yıllarda kurulan çırak okullarıyla sistemli bir yapıya kavuşur. Bu okullarda verilen eğitimin son iki senesi, öğrencilerin ustalar eşliğinde uygulamalı eğitim aldıkları meslek derslerine ayrılır. Dergide yer alan 1943 tarihli bir makalede, Eskişehir Sanat Okulu'ndaki eğitime ilişkin şu ifadeler yer verilir: "Teknik ve sanat dersleri; atelyelerde ve daha fazla ameli olarak gösterilmekte; gençler iş hayatına iş içinde ve bizzat çalışarak hazırlanmakta" (Etensel, 1943b, s. 49). Benzer şekilde, atölyelerin çıraklık eğitimindeki rolü başka bir makalede şöyle aktarılır: "Çıraklar iki sene okul atelyesinde çalıştıktan sonra dördüncü sınıfta demiryolu atelyesine geçerek kendi mesleğini alâkadar eden şubenin muhtelif postalarında çalışmak suretile bir sene staj gördükten sonra, bir heyet huzurunda vereceği ameli ve nazari imtihanların neticesinde okulu bitirerek şهادetname alıyor" ("Devlet Demiryolları'nda cer", 1940, s. 183). Bunlara ek olarak, demiryolu meslek okullarında öğrenim gören öğrenciler, bilgi ve becerilerini pekiştirmek amacıyla demiryolu atölyelerini de kapsayan teknik gezilere düzenli olarak, öğretmenleri eşliğinde, katılırlar.

Şekil 24. Eskişehir atölyesinde çıraklar iş başında.



Kaynak: ("Devlet Demiryollarının", 1932, s. 171)

Özellikle 1940'lardan itibaren Eskişehir, Sivas ve Adapazarı gibi büyük demiryolu atölyeleri, yalnızca birer iş yeri ve meslek eğitim alanı olmakla kalmayıp, barındırdığı sosyal donatılar aracılığıyla çalışanların gündelik ve kültürel yaşamlarını şekillendiren pratiklerin oluşmasını da sağlar. Yıllar içinde genişleyerek kampüs alanlarına yayılan bu atölyeler, çalışanlar için adeta bir kolektif bir yaşama kültürünü oluşturur (Şekil 25). 1948 tarihli *Devlet Demiryolları Atelyeleri* adlı makalede, Sivas Atölyesi'ndeki gündelik yaşam şu şekilde tasvir edilmektedir:

"Atelyenin büyük ve ferah bir yemekhanesi, iyi teçhiz edilmiş mutfak, sıcak, soğuk suyu ve duşları bulunan bir soyunma yıkanma yeri vardır. Yemekhane tatil günlerinde işçi ve memurlar için sinema salonu vazifesini görmektedir. Atelyenin lojmanları boldur ve ustalara kadar birçok personel lojmanda oturmaktadır." (Sirmen, 1948, s. 43)

Eskişehir'de de benzer bir işleyiş vardır. "Her atölyenin futbol, güreş, kayak, atıcılık kollarından oluşan spor kulüpleri vardır. Memur ve işçiler için lokaller bulunur ve haftanın belirli akşamlarında atölyenin misafir salonlarında sinema filmleri gösterilir, spor ve kültür toplantıları düzenlenir" (TURASAŞ, t.y.a).

Şekil 25. 1940'larda Sivas atölyesi yemekhanesi



Kaynak: (Üğüt, 1948, s. 65)

Demiryolu atölyeleri, zamanla büyük çapta üretimin gerçekleştirildiği fabrikalara dönüşür.¹⁵ Böylece, “bir bakım atelyesinden başlayarak zaman içinde bir demiryolu sanayii” geliştirilir (İlkin ve Tekeli, 2001, s. 152). Bu fabrikalar aracılığıyla, demiryollarında bakım-onarımları yıllar boyunca dışa bağımlı şekilde ve ithal araçlarla sürdürülen üretim, yerleştirilmiş olur.¹⁶

4. SONUÇ

Bu çalışma, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde ulusal demiryolculuk ideali doğrultusunda şekillenen demiryolculuğu, bir meslek organizasyonu olmanın ötesinde, sosyo-mekânsal bir varlık/kurum olarak ele almaktadır. Bu yönden çalışma, dergi aracılığıyla, demiryollarına dair yazılmış akademik metinlerin çoğunda ele alındığı politik, ekonomik ve askeri tarih eksenlerinin ötesinde, fakat bu eksenlerden tamamen azade de olmayan, bir irdelemeyi amaçlar.

Çalışanlar arasında şekillenen demiryolcu kimliği, yalnızca eğitim ve mesleki pratiklere değil, aynı zamanda ortak mekânsal deneyimlerden beslenen bir yaşam kültürüne dayanır. Okullar ve atölyeler, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde bu kültürün inşasında merkezi bir rol oynamış olsa da demiryolcu kimliğini oluşturan maddi peyzaj bunlarla sınırlı değildir. Demiryollarında inşa edilen bu geniş peyzaj, hat ve istasyonların yanı sıra atölye/fabrika, okul, lojman, kamp, spor kulübü, hastane, fidanlık, dikimevi ve matbaa gibi çok çeşitli mekânsal unsurları kapsar ve 20. yüzyılın sonlarına kadar Devlet Demiryolları bünyesinde varlığını ve işlevselliğini sürdürür. Bu unsurların, tekil rollerinden ziyade bütüncül bir peyzaj olarak ele alınması, demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşası bağlamında mekana odaklanan daha kapsamlı araştırmalar için önemli bir katkı sağlayacaktır.

Derginin farklı sayılarında, söz konusu peyzajın çeşitli bileşenlerine ilişkin çok sayıda metin yer almaktadır. Bu metinler, sistematik bir düzen veya tematik sınıflandırma çerçevesinde kurgulanmış bütünlüklü bir yapıdan ziyade, parçalı ve epizodik bir anlatı örgüsü sergiler. Bu nedenle, her bir bileşene dair kapsamlı bir kavrayışa ve hem nicel hem de nitel betimlemelere ulaşmak çoğu zaman derginin on yıllara yayılan dizgesinde ayrıntılı bir arşiv çalışmasını gerektirir. Maddi peyzaja odaklanan anlatıların büyük bölümü, demiryollarında üst düzey görevlerde bulunmuş müdürler ve memurlar tarafından kaleme alınmıştır. Anlatılar yalnızca mekanların fiziksel niteliklerini betimlemekle kalmaz; aynı zamanda devlet demiryollarının kurumsal varlığını pekiştiren ve demiryolculuğu kolektif bir kimlik olarak idealleştiren söylemsel bir çerçeve de inşa eder. İnşa süreçleri ve mekânsal özelliklerin aktarımı, kimi zaman gündelik yaşam pratiklerine dair betimlemelerle iç içe geçer. Böylece, kurumsal ilerleme etrafında ortak mesleki idealleri paylaşan bir demiryolcu topluluğunun mekânsal pratikleri görünür hâle gelir. Bu açıdan, dergideki mekânsal anlatılar, ‘demiryolcu kimliği’, ‘maddi peyzaj’ ve ‘ortak yaşam kültürü’ arasındaki ilişkiyi izlemek için önemli bilgi kaynaklarıdır.

Erken Cumhuriyet Dönemi’nde tasarlanan demiryolu yapıları, aralarında kesin bir dil birliği bulunmamakla birlikte, döneme hâkim ulusallık ve modernlik ideallerinin somut araçları ve temsilcileri olarak okunabilir. Bu dönemde Devlet Demiryolları bünyesindeki mimari yapı stoğu yalnızca kurum içinde projelendirilen yapılarla sınırlı değildir; satın alma yoluyla elde edilen yapılar ile Osmanlı demiryollarından miras kalan tarihi yapıları da kapsar. Örneğin, Osmanlı Dönemi’nde Alman tasarımı ve sermayesiyle inşa edilen Eskişehir Atölyesi’ndeki erken dönem atölye yapısı, Alman Neoklasizmi’nin özelliklerini taşır. Ayrıca bazı tarihi yapılar, zamanla fiziksel eklerle genişletilir, dönüştürülür veya bulundukları sahalara yeni yapılar inşa edilerek büyük kampüs alanlarının parçası hâline gelir. Özetle, bu yapı stoğunu Devlet Demiryolları’nın çatısı altında üstlendikleri sosyo-mekânsal roller bağlamında, salt stilistik özelliklerinden çok bütüncül olarak değerlendirmek, daha derinlikli bir tarihsel araştırma zemini sağlar. Dahası, bu unsurların maddi niteliklerini aşarak ürettikleri ortak yaşam kültürü üzerinden bir “kültürel peyzaj” olarak ele alınması, demiryolculuğun sosyo-mekânsal inşasına dair yeni araştırmalar için verimli bir çerçeve sunacaktır.

¹⁵ Yeni birimlerle genişleyen bu atölyeler, DDY’nin teşkilatlanma yapısının değiştirildiği ve yeni demiryolu kanunu doğrultusunda TCDD adını aldığı 1953 yılını takiben birer fabrikaya dönüştürülür. 1958 Eskişehir Demiryolu Fabrikası, 1958’de Sivas Demiryolu Fabrikaları, 1961’de Adapazarı Demiryolu Fabrikası kurulur (TURASAŞ, t.y.).

¹⁶ Örneğin, 1957 yılında Eskişehir Atölyesi’nde “Mehmetçik” ve “Efe” adlarında iki küçük buharlı lokomotif, 1961’de Eskişehir Fabrikası’nda Türkiye’nin ilk lokomotifi “Karakurt” üretilir. Sivas Fabrikası’nda 1961’de ilk buharlı lokomotif “Bozkurt”, 1962’de ise ilk vagon üretimi yapılır (TURASAŞ, t.y.).

Bu çalışmada üzerinde durulmak istenen bir diğer önemli nokta, derginin hem bu araştırma hem de demiryollarına ilişkin gelecekte yapılacak çalışmalar açısından taşıdığı değerdir. Dergi, on yıllara yayılan kapsamlı üretimiyle, demiryollarında şekillenen geniş maddi peyzajın bileşenlerini tanımak için önemli bir zemin sunmaktadır. Dergi aracılığıyla yapılabilecek ikinci önemli tespit ise şudur: Erken Cumhuriyet Dönemi'nde idealleştirilen ulusal demiryolculuk inşası, her ne kadar özgün bir süreç olarak sunulsa da, aynı dönemde Almanya, Fransa ve İngiltere gibi demiryolu öncüsü ülkeler tarafından uygulanan planlamalarla dikkate değer benzerlikler taşımaktadır.¹⁷ Türkiye'de kurulan demiryolu okulları ve atölyelerinin işleyişi de, bu ülkelerdeki örneklerden esinlenen ya da doğrudan ithal edilen kurumsal modeller çerçevesinde şekillenir. Bu bağlamda, Türkiye'deki ulusal demiryolculuk pratiğinin birçok yönüyle ulus ötesi modellere dayandığı söylenebilir. Dergi bu yönüyle, ulusal söylem ile uluslararası metodolojiler arasındaki geçişliliği anlamak, Türkiye örneğini başka ülkelerle karşılaştırmalı olarak ele alacak potansiyel çalışmalar için değerli bir arşivsel kaynak niteliğindedir.

Bu çalışma, bilinçli bir tercihle, dergide yer alan anlatıları büyük ölçüde birebir aktarmaktadır. Bu yöntemin arkasındaki gerekçe, Devlet Demiryolları'nın merkezi bir kurum olarak, kendi yayın organı aracılığıyla ulusal demiryolculuğun inşasına paralel bir temsil dili kurmuş olmasıdır. Merkezi otoritenin ulusal demiryolculuk söylemi, derginin hem yazınsal hem de görsel dili aracılığıyla somutlaşmaktadır. Dergi, bir yandan demiryolu projelerinin inşa süreçlerini belgeleyen bir almanak işlevi görürken, diğer yandan ulusal demiryolculuğun ilerlemesini çalışanlarına aktarmaktadır. Bu yönüyle yalnızca bilgilendirici bir yayın olmanın ötesine geçerek, demiryolculuk kimliğini besleyen ve kurumsal aidiyet duygusunu güçlendiren bir kültürel üretim alanı hâline gelir. Bu yönden dergi, kurumsal da olsa bir özneleşme zemini olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla, yalnızca teknik bir araç değil, demiryolculuğun inşa edildiği eş-zeminlerden biri olarak değerlendirilmelidir. Bununla birlikte dergi, ulusal demiryolculuğun kurulumuyla eş zamanlı olarak, merkezi otorite tarafından üretilmiş belgelerin tanıklığına dayanan planlı bir tarihsel anlatı kurma çabasını da yansıtır. Bu bağlamda, geleneksel ve merkezi bir arşiv oluşturma tahayyülünün ürünü olarak da okunabilir.

Bu çerçeveden bakıldığında, dergideki temsiliyet meselesine iki farklı bağlam üzerinden yaklaşmak mümkündür. Bunlardan ilki dilsel temsildir: Dergi, anlatılar, metinler, görseller, retorik stratejiler gibi seçimler aracılığıyla, dönemin politik *zeitgeist*'i doğrultusunda, merkezi otoritenin inşa idealini yansıtan bir temsil zemini üretmektedir. İkincisi ise tarihsel temsildir: Dergi, günümüzde büyük ölçüde erozyona uğramış bir sosyo-mekânsal organizasyonun somut ve soyut bileşenlerine ilişkin tarihsel bir içerik sunmaktadır. Türkiye'de 20. yüzyılın ikinci yarısına dek Devlet Demiryolları, hizmetlerini merkezi bir yapılanma içinde ve tek elden yürütür. Ancak 1953 ve 1984 yıllarında çıkarılan demiryolu kanunlarıyla bu yapıda köklü dönüşümler yaşanır. Özellikle 20. yüzyılın son çeyreğinde benimsenen neoliberal ekonomi politikaları doğrultusunda, 1984 tarihli demiryolu yasası ve 2000'lerde onu izleyen yeni yasa ve düzenlemelerle birlikte kurumun merkezi yapısı çözülmeye başlarken, söz konusu sosyo-mekânsal organizasyonun da büyük ölçüde erozyona uğramasına yol açar.¹⁸ Bu anlamda dergi, çalışanların 1990'lar öncesindeki kolektif demiryolu imgesini ve bugün fiziksel olarak yıkılmış, atıl bırakılmış veya orijinal işlevlerinden koparılmış olan sosyo-mekânsal bileşenlerin işleyişinin kaydını tutan önemli bir arşivdir.

Söz konusu tarihsel temsil bağlamında, dergi yalnızca teknik ya da mesleki bir yayın olmanın ötesinde; artık büyük ölçüde ortadan kalkmış sosyo-mekânsal pratikler etrafında şekillenmiş kolektif bir yaşam kültürünün de örtük izlerini barındırmaktadır. Bu yönüyle, demiryollarına ilişkin yeni araştırmalara zemin hazırlayabilecek ipuçları sunar. Başka bir deyişle, mevcut belgeleri farklı anlam haritaları üzerinden yeniden ilişkilendirmemize imkân tanıyan bir gözlem biçimine yaslanarak, resmi ve merkezi tarih anlatılarının dışında yeni bir perspektif önermektedir. Dergide karşımıza çıkan bütünlüklü anlatıda, her ne kadar çalışanların değil merkezi otoritenin sosyo-mekânsal tahayyüllerini yansıtmak amacıyla ve onun egemen diliyle kurgulanmış olsa da, çalışanların gündelik pratiklerinden beslenen kolektif bir yaşam deneyiminin izlerini sürmek mümkündür. Bu bağlamda, bu çalışma, Türkiye'deki demiryolu çalışanlarının (demiryolcuların) deneyimini merkeze alan bir demiryolu tarihinin yazılabileceğini de öne sürmektedir.

¹⁷ Bazı örnek makaleler için bkz: (Etensel, 1943b); ("Alman Demiryollarında", 1939); ("Almanya'da ve bizde", 1928).

¹⁸ İlgili demiryolu kanunları ve yarattığı kurumsal değişimler hakkında bilgi için bkz.: (Demirelli, 2014).

MEHMET AKİF ERSOY ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ DERGİSİ	
Makale Bilgileri:	
Değerlendirme:	İki Dış Hakem /Çift Taraflı Körleme
Etik Beyan:	* Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur
Benzerlik Taraması:	Yapıldı /intihal.net vb.
Etik Bildirim:	sobed@mehmetakif.edu.tr
Etik Kurul Kararı:	Etik Kurul Kararından muafır.
Katılımcı Rızası:	Katılımcı yoktur.
Mali Destek:	Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.
Çıkar Çatışması:	Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.
Yapay Zekâ Kullanımı:	Yazar, bu çalışmada dil kontrolünde yapay zekâ destekli uygulama kullandığını belirtmiştir.
Telif Hakları & Lisans:	Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır. Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmaları CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.
Article Information:	
Peer-Review:	Double anonymized /Two External
Ethical Statement:	* It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.
Plagiarism Checks:	Yes / intihal.net etc.
Complaints:	sobed@mehmetakif.edu.tr
Ethics Committee Approval:	It is exempt from the Ethics Committee Approval
Informed Consent:	No participants.
Financial Support:	The study received no financial support from any institution or project.
Conflict of Interest:	No conflict of interest.
Use of Artificial Intelligence:	The author has stated that he used an AI-assisted application for language checking in this study.
Copyrights & Licence:	The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study. Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0.

KAYNAKÇA

- 43üncü devre hareket kursu. (1947). *Demiryollar Dergisi*, 22(267), 48–53.
- Alman demiryollarında personel seçilme usulleri. (1939). *Demiryollar Dergisi*, 14 (169), 1125–1127.
- Almanya’da ve bizde demiryol idarelerinde. (1928). *Demiryollar Mecmuası*, (4)39, 120–127.
- As, E. (2013). *Cumhuriyet Dönemi’nde ulaşım politikaları: 1923-1960*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları
- Atay, F. R. (1943). Cumhuriyetimizin 20nci yıldönümünde demiryollarımızın yol ve bina durumuna bir bakış. *Demiryollar Dergisi*, (19)224, 9–14.
- Başar, H. (1945). Demiryol Meslek Okulu. *Demiryollar Dergisi*, 21(239-241), 31–35.
- Bilgi ve teknik yuvalarımız. (1947). *Demiryollar Dergisi*, 21 (259), 31–34.
- Cumhuriyet rejimi altında demiryol politikasının kaydettiği gelişmeler. (1947). *Demiryollar Dergisi*, 21(262), 35–40.
- Demirel, F. (1935). XII.nci Cumhuriyet yıldönümünde demiryollarımıza genel bir bakış. *Demiryollar Mecmuası*, 11 (128-129), 392–405.
- Demirelli, L. (2014). 2002 Sonrasında Türkiye’de özelleştirme ve demiryolu hizmeti, 51, *Mülkiye Dergisi*, 38 (4), 41-85.
- Demiryol hareket ve münakalat mektebinin onbeşinci devresi. (1930). *Demiryollar Mecmuası*, 6(66) 445–447.
- Demiryol şunu. (1927). *Demiryollar Mecmuası*, 3(31), 267–276.
- Demiryollarından Resimler: D.D.Yolları Sivas atölyesi resimleri. (1939). *Demiryollar Dergisi*, 14(167), 1036–1037.
- Demiryollarından: Haberler-istatistikler. (1938). *Demiryollar Dergisi*, 14(163). 808–811.
- Derince’de tahsis olunan ahşap travers enjeksiyon fabrikası. (1932). *Demiryollar Mecmuası*, 8(85), 78–81.
- Devletdemiryolları Haydarpaşa hareket kursunun 24 ve 25inci devreleri. (1339). *Demiryollar Dergisi*, 14(167), 1015–1017.
- Devlet Demiryolları’nda cer işleri: Devlet Demiryolları Eskişehir San’at Çırak Okulunun açılışı. (1940). *Demiryollar Dergisi*, 16(187), 181-192.
- Devlet Demiryollarımızın iç ve dış yüzü. (1935). *Demiryollar Dergisi*, 11(128), 406-436.
- Devlet Demiryollarının mensubininin hizmete alınmaları ve yetiştirilmeleri. (1932). *Demiryollar Mecmuası*, 8(87), 168–174.
- Diploma töreni. (1947). *Demiryollar Dergisi*, 20(264), 25–29.
- Erem, A.R. (1938). Cumhuriyet 15, DDY 11 yaşında, *Demiryollar Dergisi*, 4 (163), 831-837.
- Erkin, B. (2010). (A. Birinci Ed.). *Hatırat: 1876-1958*, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Etensel, Ş. (1943a). Milli demiryolculuk davasının işçileri. *Demiryollar Dergisi*, 19(224-226), 32–33.
- Etensel, Ş. (1943b). Cumhuriyet’in 20nci yılında D. Demiryollarının personel yetiştirme faaliyeti: Okullar, Kurslar, Pansiyonlar. *Demiryollar Dergisi*, 19(225), 46–52.
- Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır hattı bakır yolu. (1938). *Demiryollar Dergisi*, 14(164), 945-950.
- Foucault, M. (1972). *Bilginin Arkeolojisi* (A. M. Sheridan Smith, Çev.). Pantheon Books. (İlk çalışma 1969 yılında yayımlanmıştır)
- Haydarpaşa Demiryol kursunun bu seneki mezunları. (1937). *Demiryollar Dergisi*, 13(153), 375–380.
- İlkin, S. ve Tekeli, İ. (2001). Cumhuriyetin demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulaması. *Kebikeç*, 11, 125–163. <http://www.kebikec.org/makale-liste.php?id=69>
- İstasyonlarımız: Bostancı (1933). *Demiryollar Mecmuası*, 9(103), 474–475.
- İzmir Arsiulusal Panayırında Devlet Demiryolları pavyonu. (1935). *Demiryollar Dergisi*, 11(128-129), 363–368.
- Kalgay, Y. (1943a). Bir karış fazla demiryolu politikamız ve mesut neticeleri. *Demiryollar Dergisi*, 19(224), 60–62.
- Kalgay, Y. (1943b). Diyarbakır-Cizre-Irak yolunun bugünkü durumu. *Demiryollar Dergisi*, 19(224), 94–109.
- Kalgay, Y. (1944). Cumhuriyet nafia sergisinde demiryolları pavyonunda bir dolaşma. *Demiryollar Dergisi*, 19(230), 8–11.

- Kartal, T. (2014, Ekim 2). Demiryolu meslek okulu yeniden açılır mı? *Kent ve Demiryolu*. <https://kentvedemiryolu.com/demiryolu-meslek-okulu-yeniden-acilir-mi/>
- Kayseri istasyonunun iktisadi mev'kii ve münakalatının mahiyeti ve kıymeti. (1933). *Demiryollar Dergisi*, 9(104), 478-497.
- Kozikoğlu, S. (1943). İhtimai teşekküllerimizden talebe pansiyonları. *Demiryollar Dergisi*, 19(219), 25.
- Mecmuamız, demiryollarımız, büyük bayramımız. (1934). *Demiryollar Mecmuası*, 10(109-110), 13-71.
- Meslek okulu: 1942-1949. (1949). *Demiryollar Dergisi*, 23(285), 105-108.
- Ortaylı, İ. (1981). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu*. Kaynak Yayınları.
- Özdemir, N. (2018). *Türkiye'de demiryollarının millileştirilmesi ve Şimendifer Mektebi*. XVII. Türk Tarih Kongresi (Cilt 5, Bölüm 1, ss. 67-87).
- Şafak, C. (2010). Kurtuluş yıllarında Haydarpaşa Sendikası (1950-1964). Sosyal Tarih Yayınları.
- Sirmen, E. (1948). Devlet Demiryolları atelyeleri, *Demiryollar Dergisi*, 22(275-278), 39-44.
- TCDD. (t.y.). *Demiryolları*. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/demiryolları>
- TURASAŞ. (t.y.). TURASAŞ: Tarihçe. <https://turasas.gov.tr/kurumsal/tarihce>
- TURASAŞ. (t.y.a). Eskişehir Bölge Müdürlüğü tarihçesi. <https://www.turasas.gov.tr/tarihcedetay/eskisehir-bolge-mudurlugu-tarihcesi>
- TURASAŞ. (t.y.b). Sakarya Bölge Müdürlüğü tarihçesi. <https://turasas.gov.tr/tarihcedetay/sakarya-bolge-mudurlugu-tarihcesi>
- Uçak, H. İ. (2001). Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu dergileri. *Kebikeç*, 11, 251-277. <http://www.kebikec.org/makale-liste.php?id=69>
- Yakup, H. (1933). Cumhuriyet Bayramımızın (10)uncu yıldönümü şenlikleri arasında milli demiryollarımıza umumi bir bakış. *Demiryollar Mecmuası*, 9 (104-105), 454-477.