

ATATÜRK DÖNEM DEMİRYOLU POLİTİKASI

Müerref AVCI*

Özet

19.yüzyılın en hızlı ve güvenilir ulaştırma aracı olan demiryolları, gelişmiş ülkeler için bir sömürü; geri kalmış ülkeler için ise bir sömürülme vasıtası olmuştur. Bu yapılanmaya paralel olarak 19.yüzyılda, tam bir yarı sömürge olarak tanımlanabilecek Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki demiryolları da emperyalist ülkeler eliyle inşa edilmiştir. Demiryolları, Osmanlı topraklarında bol miktarda bulunan hammaddeyi çok düşük ücretlerle temin ederek Avrupa'ya götürecekti ve orada sanayi ürününe dönüştürdükten sonra, çok büyük ücretler karşılığında Osmanlı'ya geri satacaktı. Ekilde dizayn edilmiştir. Yine demiryolları dönerken, İmparatorlukun başkenti olan İstanbul ile diğer bölgeler arasında irtibat olmamasına özellikle dikkat edilmiştir, ülkenin orta ve doğu bölgelerine hiç demiryolu hattı dönmemiştir. Milli Mücadele'den başlımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Dönemi'nde olduğu gibi emperyalist ülkelerin çıkarları doğrultusunda değil; ülke menfaatleri doğrultusunda ve gerçek ihtiyaçlara cevap verebilecek tarzda, milli ve başlımsız bir demiryolu politikası izlemiştir. Atatürk Dönemi'nde onbeş yıl gibi kısa bir zaman içinde, Türkiye Cumhuriyeti toprakları kuzeyden güneye, batıdan doğuya demir bir ağı ile örülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Demiryolu Politikası, Osmanlı Dönemi, Atatürk Dönemi.

Abstract

Railway Policy Of Atatürk Period

Railways that were the fastest and the most reliable transportation vehicle of the 19th century were a means of exploiting for developed countries and a means of exploitation for underdeveloped countries. In parallel with this structuring, the railways within the borders of Ottoman Empire, who could be identified as a semi-colony in the 19th century, were also built by imperialist countries. Railways were designed to procure the raw materials, which were abundant in the territory of

* Hava Kuvvetleri Komutanlığı, muserref_avci@hotmail.com

Ottoman Empire, with very low prices then take it to Europe and after converting them into manufactured products to sell it back to Ottoman Empire in return for very high prices. Moreover while the railways were being built, special attention was paid for not forming a contact point between Istanbul, the capital city of the empire, and other regions, so no railways were built in central and eastern parts of the country. Turkish Republic, who appeared as an independent state after the war of independence, pursued a national and independent railway policy that was not in accordance with the interest of the imperialist countries as was in Ottoman period; but in line with the benefit of the country and in a way that could meet the actual needs. In a short span of time as fifteen years in Atatürk period, the territory of Turkish Republic was railed from north to south and from west to east.

Key Words: Railway, Railway Policy, Ottoman Period, Atatürk Period.

Giri

Ulaştırma faaliyetleri bir ülkenin sosyal ve ekonomik açıdan gelişimi seviyesini gösteren parametrelerden biridir. Gelişimi bir ulaştırma sistemi günlük yaşamın gereği olduğu gibi, üretimden tüketime kadar tüm ekonomik faaliyetleri büyük ölçüde etkilemektedir.¹ Ulaştırma faaliyetleri arasında müstesna bir yere sahip olan demiryolları ise, uygarlık tarihinin de en önemli ögelerinden biridir. Modernleşme denen olguyla insanlık, demiryolu sayesinde tanışmıştır.² İlk kuruluş maliyeti çok yüksek olması ve faaliyete geçmesi uzun zaman gerektirmesine karşın, 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu inşaatı için tüm dünyada büyük yatırımlar yapılmış ve beş kıtada yüz binlerce kilometre³ demiryolu dönmüştür.⁴

¹ Filiz Çolak, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaştırma Politikasına Genel Bir Bakış", **Turkish Studies**, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.345.

² A.Nedim Atilla, **zmir Demiryolları**, zmir, zmir Büyükşehir ehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, s.16.

³ 1820'de ilk demiryolu İngiltere'de Darlington-Stockton arasında yapılmış ve ilk yapılan lokomotif de bu hat üzerinde işletilmiştir. Bundan sonra; 1828'de Avusturya'da, 1832'de Fransa'da, 1835'te de Almanya'da demiryolu yapılmaya ve buharlı lokomotifler işletilmeye başlanmıştır. Bkz. A.Remzi Atasü, **Büyük Harpte Demiryollarının Askeri Roller ve Yarına Hazırlanmaları**, İstanbul, İstanbul Askeri Matbaası, 1939, s.5. 1853-1856 Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu inşaatına başlandı. Bu zaman, devrim yapan bu yeni işletmecilik, medeni dünyada oldukça ilerlemiş, İngiltere'de 16 bin, Almanya'da 11 bin, Fransa'da 9 bin, Amerika Birleşik Devletlerinde ise 49 bin km'lik hatlar dönmüştü. Bkz. Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Artıları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Bankası Kültür Yayınları, 1970, s.156.

⁴ Alptekin Müderrisoğlu, **Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Kasta Yayınları, 1998, s.188.

Emperyalist ülkelerin, dünyanın geri kalmı bölgelerine demiryolu hatları dö emeleri, kendi içlerine kapalı, mütevazi ekonomilerin, büyük pazarlara ba lanarak dünya ekonomisiyle bütünle me sürecine girmelerine neden olmu tur.⁵ Ancak bu ili ki e it devletlerin ticari ili kisinden daha ziyade; sömüren-sömürülen tarzında bir ili kidir. Bununla birlikte, 19. ve 20.yüzyıl Asya üzerinden do uya giden Ortaça 'ın eski ticaret yollarının yeniden ke fine tanık olmu tur.⁶ Bu ticaret yollarının kesi ti i bölge, dünyanın en önemli toprak parçalarından biri olan Anadolu'dur. Anadolu toprakları, modern sanayinin ihtiyaç duydu u petrol, kömür, zımpara, krom gibi önemli maden rezervleri ile pamuk gibi çok önemli tarım ürünlerine sahiptir ve yalnız petrol yatakları bile büyük devletlerin i tahlarını kabartmaya yetmektedir.⁷

Bu verimli ve zengin toprakların sahibi olan Osmanlı Devleti'nin yol yapım politikası, askeri ihtiyaçlara yönelik olarak yerel yöneticiler tarafından yürütülmü , yetersiz politikalardır. Kara ula tırma a 1, uzun süre bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalmı ,⁸ ula tırma; ka nı gibi araçlar ve at, deve, katır, merkep gibi hayvanlarla yapımı ,⁹ demiryolu ula ımı dünyanın büyük ülkelerine oranla çok geride kalmı tur.¹⁰ Mevcut sanayi tesislerinin, ülkenin tarım ve maden zenginli ini de erlendirmekten çok uzak oldu u, bir tarım ülkesi olmasına ra men; stanbul gibi büyük ehirlere ço unun ithal bu dayla beslendi i,¹¹ birçok ehri, ne di er kentlerle ne de liman kentleriyle ili kisinin olmadığı Osmanlı'da, yetersiz ula tırma politikası yalnızca iktisadi geli meyi olumsuz yönde etkilemekle kalmamı ; aynı zamanda mparatorlu un savunmasını da güçle tirmi tir.¹²

Cumhuriyet Türkiye'si, Osmanlı Devleti'nden yalnızca 4138 km¹³ demiryolu devralmı tur. Bu demiryollarının çok büyük bir kısmı ise, uzun

⁵ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Batı Demiryolları**, İstanbul, Arba Yayınları, 1988, s.1.

⁶ Edward Mead Earle, **Batı Demiryolu Savaşı**, çev.Kasım Yargıcı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972, s.12.

⁷ A.g.e., s.15.

⁸ Smail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, s.5.

⁹ Atilla, s.27.

¹⁰ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Artıları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, Bankası Kültür Yayınları, 1970, s.290.

¹¹ Yıldırım, s.1.

¹² Donald C.Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi: Dünyunumumiye**, çev.Ali Hsan Dalgıç, İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979, s.138.

¹³ Memduh Yaşar, Milli Mücadele'ye bakanlar ülkesinde bulunan demiryolu uzunluğunun 4138 km olduğunu söylerken, Alptekin Müderrisoğlu bu uzunluğun 4060 km, Smail Yıldırım ise 4112 km olduğunu ifade etmektedir.

süren sava ların verdi i tahribat, maddi imkânsızlıklar ve teknik personel yetersizli i gibi nedenlerle bakıma muhtaç durumdadır. Demiryollarının büyük bir kısmı, yabancı sermayenin elinde oldu undan Türkiye Cumhuriyeti kurulu yıllarından itibaren özellikle demiryolu politikasına büyük bir önem vermek zorunda kalmı tır.¹⁴

Milli Mücadele Dönemi'nde Demiryolları

Osmanlı mparatorlu u'nun 6.296 kilometre uzunlu undaki demiryolunun Türkiye sınırları içinde kalan bölümü 4.138 km'dir. Bu demiryolu hatlarının da ılımı öyledir; Anadolu-Ba dat hattı 2064 km, zmir-Kasaba hattı 703 km, zmir- Aydın hattı 609 km, ark demiryolu hattı 337 km, Erzurum-Sarıkamı -Sınır hattı 355 km, Mudanya-Bursa hattı 41 km, Ilıca-Palamutluk hattı 29 km.¹⁵ Ne var ki, 4.138 km'lik demiryolu a nın Milli Mücadele'ye katkısı çok az olmu tur. Bunun nedeni, Mondros Mütarekesi'nin 10. ve 15. maddelerine¹⁶ dayanarak, ülkedeki demiryollarının büyük bir bölümünün tilaf Devletleri tarafından i gal edilmi olmasıdır. Demiryolları, emperyalist devletler tarafından, çıkarlarına uygun olacak ekilde, kıyılarından içerilere do ru dö endi inden Osmanlı toprakları kolayca i gal edilmi tir.¹⁷ Yunan kuvvetleri 15 Mayıs 1919'da zmir'i i gal ettikten sonra, Mütareke gere ince, Aydın ve Kasaba demiryolları idarelerine tilaf Devletleri tarafından el konulmu ,¹⁸ Fransızlar, Suriye'deki demiryollarına sahip çıkmı lar ve Hicaz demiryolu, Sevr Barı Antlaşması'nın 360.maddesine¹⁹ dayanılarak bir ngiliz-Fransız ortaklı na bırakılmı tır.²⁰

¹⁴ Çolak, **Turkish Studies**, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.346.

¹⁵ Avni Zarakolu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. VII, Sayı: 3-4 (1950), s.576.

¹⁶ Mütarekenin 10. maddesi; Toros tünel sistemi müttefiklerce i gal edilece i, 15. maddesi ise; Kafkasya demiryollarının u sırada Türk denetimi altında bulunan bölümlerini de kapsamak üzere, tüm demiryollarında, halkın gereksinimleri göz önünde tutulmak ko uluyla, Müttefik makamlarının bunları tümüyle diledikleri gibi kullanabilmeleri amacıyla, Müttefik Denetleme görevlilerinin yerle tirilmesi hususlarını ta ımaktadır. Bkz. smail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları (1920-1945)**, C. I, Ankara, TTK, 1989, s.13.

¹⁷ Müderriso lu, s.192.

¹⁸ Atilla, s.158.

¹⁹ Antlaşmanın 360. maddesi; "Osmanlı Hükümeti, Hicaz demiryolunda sahip oldu u tüm haklardan vazgeçti ini ve ilgili Hükümetlerce bunun i letilmesi ve bu demiryoluna ba lı ve bu demiryolu için kullanılan malların bölü türülmesi için yapılan bütün düzenlemeleri kabul etti ini bildirir" hükmünü ta ımaktadır. Bkz. brahim Sadi Öztürk, **Sevr Antlaşması: Tam Metin**, Ankara, Fark Yayınları, 2007, s.226.

²⁰ Earle, s.331.

Milli Mücadele döneminde, Heyeti Temsiliye, peyderpey demiryolu işletmelerini denetim altına almaya başlamıştır.²¹ 16 Mart 1920'de İstanbul'un işletilmesine karar veren Heyeti Temsiliye'nin Eskişehir ve Afyon gibi yerlerde mütarekenin 7. ve 15. maddelerine dayanarak bulunmakta olan yabancı askeri birlikleri kovmuş, İngiliz birlikleri, 23 Mart 1920 tarihinde Arifiye-Haydarpaşa arasında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardır.²² Çekilirken de; on üç lokomotif, iki yüzden çok vagonu, yabancı uyruklu ve azınlık demiryolu görevlilerinden önemli bir bölümünü ve işletme kasasında bulunan yirmi bin lirayı da almışlardır.

O dönemlerde Eskişehir stasyonu'ndan, kimi götürülen, kimi kendisi giden işletme görevlilerinin yerine, yetmiş, işletilemeyen Türk bulma olanağı pek kıttır. Çünkü Anadolu insanı, demiryolu işletmecilerinden bilinçli olarak uzak tutulmuştur.²³ Demiryollarının yöneticileri ve kilit personeli yabancı olup, işletme dili Fransızca'dır. Yabancı şirketler trenlerdeki makinist, biletçi, kontrolör gibi elemanları Rum ve Ermeni azınlıklardan seçmişlerdir. Ödemeler dahi Frank ile yapılmaktadır. Türklerin işlettikleri, yöneticilerin Türk ve işletme dilinin Türkçe olduğu tek hat Hicaz demiryoludur.²⁴ Milli Mücadele'nin başlangıç döneminde yeterli sayıda vagon ve lokomotif de yoktur.²⁵ Bu nedenle teknik bakımdan büyük sıkıntılar çekilmiş, arızalar zamanında giderilememiş, bu olumsuzluklara yakıt, yedek parça tedarikindeki zorluklar eklenmiş, askeri nakliyata öncelik tanınması ticari nakliyatı tamamen sekteye uğratmış ve bunun iktisadi hayata etkisi çok ağır olmuştur.²⁶ Bu durum Ankara'da Heyeti Temsiliye'nin elinde bulunan tek kuvvet olan 20. Kolordu Komutanlığı'nın soruna el koymasını gerektirmiş²⁷ ve 20. Kolordu 23 Mart 1920'de demiryollarını denetim altına almıştır.²⁸ Ordunun muhafazası ve denetimindeki demiryollarının işletilmesi için Hudud-u Askeriye Müfettişlikleri oluşturulmuş ve Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur.²⁹ Milli Mücadele Dönemi'nin ilk demiryolu genel müdürlüğüne ise 16 Temmuz 1920 tarihinden itibaren Hakkı Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir.³⁰ Ulusal demiryolculuğunun kurucusu sayılan Behiç Erkin Bey, I.Dünya Savaşı

²¹ Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara, TTK, 2004, s.181.

²² Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Ankara, TTK, 2011, s.4.

²³ Ümit Sarıaslan, **Demir Ağırlardan Örumcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası**, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004, s.110-112.

²⁴ Müderrisoğlu, s.192.

²⁵ Yıldırım, s.23.

²⁶ Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, s.181.

²⁷ Sarıaslan, s.112.

²⁸ Yıldırım, s.23-24.

²⁹ Çolak, **Turkish Studies**, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.352.

³⁰ Sarıaslan, s.113.

sonrası, ngilizler'in stanbul'u i galini takiben Anadolu'ya geçerek Milli Mücadeleye katılımı ve Mustafa Kemal'in tavsiyesi üzerine³¹ Anadolu imendiferleri letme Müdürlü ü'nün ba ına geçmi tir.³² Adı, demiryoluyla bütünle en ve demiryollarının i letilmesi hususunda gerekli donanıma sahip olan Behiç Erkin Bey; bu teknolojinin ülkeye neler kazandıracakının farkında olan, demiryolu lisanının Türkçe olması gerektiğini söyleyen ve demiryollarıyla ilgili ilk Türkçe eseri yazan³³, Çanakkale ve özellikle stiklâl Sava ı'nda demiryollarını i leterek zaferi kazanan ordunun lojistik desteğini sağlayan, bu u urda mücadele veren insanların önderidir. Bugünkü TCDD'nin kurucusu olan Behiç Bey, demiryolcular tarafından da "demiryolcuların babası" olarak kabul edilmiştir.³⁴ Tarihimizin gizli kahramanlarından biri olan Behiç Erkin Bey; asker, bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi kimliği ile ülkesine önemli hizmetlerde bulunmuştur.³⁵

Ankara'nın doğusunda, Do u Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryollarının bulunmamasının eksikliği, Milli Mücadele sürecinde ziyadesiyle hissedilmiştir. Bu sebeple yapımına I.Dünya Sava ı sırasında başlanarak 80 km'si bitirilen Ankara-Sivas hattının inasına devam edilmiş ve 127 km'lik kısmı 1919 yılında i letmeye açılmıştır. Milli Mücadele döneminde yapılan bir di er hat olan 50 km Azarıköy Dekovil hattının yapımı ise 1920 yılında tamamlanmıştır.³⁶ Ayrıca, 7 Nisan 1920 tarihinde

³¹ Behiç Bey, Nafia Vekili smail Fazıl Pa a (Ali Fuat Cebesoy'un babası)'nın Anadolu-Batı Demiryolları Genel Müdürlü ü ve Genelkurmay Başkanı smet Bey'in (nönü) Genelkurmay İkinci Başkanlığı teklifleri arasında tereddüt ederek, iki hizmet teklifinden hangisinin kabulünün daha uygun olacağını hususunu Mustafa Kemal Pa a'ya danışmıştır. Pa a'nın "Demiryolları önemlidir, onu kabul et" demeleri üzerine Anadolu imendiferleri letme Müdürlü ü'nü kabul etmiştir. Bkz. O uz AYTEPE, "Behiç Erkin (1876-1961)", **Ankara Üniversitesi Türk nkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 31-32 (Mayıs-Kasım 2003), s.232.

³² O uz AYTEPE, "Behiç Erkin (1876-1961)", **Ankara Üniversitesi Türk nkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 31-32 (Mayıs-Kasım 2003), s.229.

³³ Demiryollarının kurulu u ve i letmesi ile ilgili yapılan bariz yanlışlıklar ve bunların nasıl düzeltilebileceğine dair bilgi ve notlarını bir kitap haline getirmiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nda askeri açıdan o güne kadar bu alanda yazılmamış ve olmayan "Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazarından (Açısından) Tarihi, stimali (Kullanımı) ve Tekilâtı" adlı eserini yazmıştır. Bkz. Çi dem KARAYEMİ, **Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey**, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s.53.

³⁴ Çi dem KARAYEMİ, **Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey**, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s.iii.

³⁵ A.g.e., s.150.

³⁶ Yıldırım, s.23-25.

Adana-Diyarbakır-Ergani Hattı ile Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy hatlarının yapılması kabul edilmiştir.³⁷

23 Nisan 1920 tarihinde Ankara'da toplanan ilk meclis, demiryollarının denetimini de kendine önemli bir hedef olarak seçmiştir. Meclisin kararına göre, Anadolu Hattı'nın İngilizler tarafından Galindeki Haydarpaşa-Arifiye bölümü dışında kalan kesimleriyle,³⁸ Konya'dan Gelebeğe kadar olan Bağdat hattının bir kısmı ile İzmir-Kasaba ve Afyon-Uşak ilerisine kadar bir kısım hat askerlerce denetlenecek ve işletilecektir.³⁹ Yine Milli Mücadele'de yararlanılan bir hat da Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattıdır. Mondros Mütarekesi ile ordu çekilmeye başlayınca bu hattın Erzurum'dan Sarıkamış yakınlarına kadar olan kısmı Türklerin ve Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümüşhane'ye uzanan kısımları Ermenilerin elinde kalmıştır. Bu hat Milli Mücadele'de yalnız Ermenilere karşı kullanılmıştır.⁴⁰

Hatlara el konulduktan ilk aylarda lokomotifler kömür ve mazotla çalışmaktadırlar. Kömür ve mazotun Aralık 1920 sonuna doğru tükenmeye başlamasıyla birlikte çevre illerden odun gönderilmesi istenilmesi de bir sonuç alınmamıştır.⁴¹ Bu dönemde Behiç Bey, bir yandan cephede düzenli bir savaşırken bir yandan elde bulunan trenleri düzenli ve verimli bir biçimde işletmek için her türlü çareye başvurmuştur. 10 Temmuz 1922'de başlayan Yunan saldırısı nedeniyle Eskişehir'in boşaltılması sırasında yakıtsızlık o kadar büyüktür ki Bayındırlık Bakanlığı'nın emriyle vagonları yakarak tren düzenlemek zorunda kalmıştır. Behiç Bey, orman memurlarının çıkardığı güçlükten yakınarak şöyle söylemiştir: "Bunlara men biz odunları depolamakta devam ettik. Eskişehir'de depo edilen üç bin metre küplük odundur ki önümüzde Muharebesi sevkiyatını (asker ve eşya taşımasını) temin edebilmeyiz."⁴²

Savaşın ilk yıllarında Yunan işgalinde kalan "U" biçimindeki Konya-Afyon-Eskişehir-Ankara hattından yararlanılmıyorsa da, 1921 yılı yazında Yunanlıların Afyon ve Eskişehir'i işgal etmeleriyle bu hat Konya'dan Afyon'a ve Ankara'dan Eskişehir'e uzanan ucu kapalı iki hatta dönüştürülmüştür.⁴³

³⁷ Çolak, *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.352.

³⁸ Atilla, s.160.

³⁹ Çolak, *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.352.

⁴⁰ Yıldırım, s.25.

⁴¹ Dilaver Dinç, *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2009, s.100.

⁴² Sarıslan, s.114-115.

⁴³ Müderrisoğlu, s.192.

Milli Mücadele süresince sava a yardımcı nitelikteki demiryollarının harcamalarını kar ılamak üzere Nafia Vekaleti'ne bütün imkansızlıklara ra men önemli ödenekler verilmi tir. Hatların denetim altına alındı ı ilk aylarda kömür ve mazot kullanılmı , bunlar bitince de odun kullanmak zorunda kalınmı tir.⁴⁴ Odun sıkıntısı çekilince, Nafia Vekaleti'nin emriyle vagonlar yakılmak durumunda kalınmı tir.⁴⁵ Buna ek olarak, özellikle sava ın son günlerinde a ır bozguna u rayan Yunan ordusu, panik halinde çekilirken demiryolu hatlarını ve demiryolu köprülerini havaya uçurmu , lokomotifleri ve vagonları tahrip etmi , istasyonları yakmı lardır. 9 Eylül 1922'de Yunanlıların denize dökülmesinden sonra Yunan esirleri çalı tırılarak tahrip edilen demiryolları ve köprüler onarılmı , eldeki yedek parça ve olanaklarla hasar görmü lokomotiflerin ve vagonların büyük bölümü onarılarak hizmete sokulmu tur.⁴⁶

Mudanya Mütarekesi'nden hemen sonra Ankara Hükümeti, yabancı irketlere ait demiryollarını birer birer devretmi tir.⁴⁷ zmir-Aydın Hattı 1 Kasım 1922 tarihinde ngilizler'e, zmir-Kasaba Hattı ise 15 Aralık 1922 tarihinde Fransızlar'a devredilmi tir.⁴⁸ Milli Mücadele'den beri devletçe emaneten i letilen Anadolu hattı Alman irketi'ne ait oldu u için Versay Antla ması gere ince galip devletlere ödenmesi lazım gelen tazminata kar ılık tutulmu ve 1920'den beri bu demiryolunu bilfiil idare ve yeniden in a eden Milli Hükümet hattın satın alınmasını kararla tırmı tir.⁴⁹ 20 Ekim 1921'de Fransızlarla imzalanan Ankara Anla ması ile Ba dat Hattının Konya-Pozantı bölümü Türkiye'ye bırakılırken, Pozantı'dan sonraki kısmın Fransız irketi tarafından i letilmesi konusunda anla ma sa lanmı tir.⁵⁰

Milli Mücadele'den sonra tahrip olmu ülkeyi yeniden imar etmek için geni bir çalı ma programına ihtiyaç duyulmu tur. Bu amaçla, 17 ubat 1923 tarihinde zmir'de toplanan Türkiye ktisat Kongresi'nde ula tırma

⁴⁴ Yıldırım, s.25.

⁴⁵ Sarıaslan, s.114-115.

⁴⁶ Müderriso lu, s.192.

⁴⁷ Mütarekenin 4.maddesi: "Edirne çevresine ula ımı sa layan demiryolu ba lantısının geçi özgürlü ünü aksamadan sürdürmek için, Svilengrad (Cisri Mustafapa a)'dan Kuleliburgaz'a dek Meriç'in sa kıyısını izleyen demiryolu kesimi üç Müttefik Devlet ile TBMM Hükümeti ve Yunanistan'ın birer delegesinden olu acak Karma bir komisyonca özel bir sözleşme ile düzenlenecek bir denetime ba lı tutulacak" hükmünü ta ımaktadır. Bkz. Soysal, s.64.

⁴⁸ Mustafa Kemal, zmir'de Türkiye ktisat Kongresi'ni toplamak için Ankara'dan zmir'e gelirken, Afyon- zmir arasında hala Fransızlar tarafından i letilen bir hattı özel treni ile kullanmak zorunda kalmı tir. Annesinin ölüm haberini alınca Eski ehir-Balıkesir üzerinden zmir'e gelirken de ngilizler'in hattını kullanmı tir. Bkz. Atilla, s.165.

⁴⁹ Zarakolu, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. VII, Sayı: 3-4 (1950), s.577.

⁵⁰ Yıldırım, s.142.

sorunu oldukça geniş bir biçimde ele alınmıştır.⁵¹ Kongrede Mustafa Kemal Paşa, ulaştırma sorununa öncelik vermiş⁵² ve kongrenin açılış konuşmasında katılımcılara; “Memleketimizi bundan başkalarına imendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır oselerle ebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, imendiferler oldukça, bunlara karşı merkezler ile kamı ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkma manın imkânı yoktur.”⁵³ şeklinde hitap etmiştir.

Büyük Zafer’den hemen sonra, bir yandan bozulan demiryolları, köprüler onarılırken, bir yandan da demiryolunun Ankara’dan doğuya doğru uzatılması çalışmalarına başlanmıştır.⁵⁴ Demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç duyulan bayındırlık işlerinin milli sermaye ve milli teebbüsle başlanması mümkün olmadıktan,⁵⁵ genel anlamda yabancı sermayeye müracaattan çekinen hükümet bu konuda bir istisna yaparak lüzumlu sermayeyi dışarıdan sağlamakta bir mahzur görmemiştir.⁵⁶ Bu doğrultuda Lozan’da barış görüşmeleri sürerken Ankara’da yabancı sermayeden yararlanmak için bir Amerikan şirketi olan Chester Grubu ile görüşmelere başlanmıştır. Projeye göre Chester Grubu; Ankara’dan Irak petrol bölgesi Musul’a, yine Ankara’dan Samsun’a ve Doğu Beyazıt’a kadar uzanan 4.400 km uzunluğundaki demiryolu inşası ile üç limanın yapımını üstlenmiştir.⁵⁷

Fransızların Sivas-Samsun demiryolları imtiyazının ihlal edilmesine tepki göstermesi ve İngilizlerin Turkish Petroleum Company (TPC)’nin kazanılmış hakları ile alakasına inandıkları bu projeye karşı çıkmalarına rağmen; 8 Nisan 1923 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)’nde sözleşme onaylanmıştır. TBMM Hükümeti bir yandan Chester imtiyazı kanalıyla Lozan’da İngiltere ve Fransa gibi devletler arasında ABD desteğini sağlamak ve Lozan görüşmelerinin kesintiye uğradığı bir dönemde Amerikalılarla bir imtiyaz anlaşması imzalayarak yabancı sermayeye karşı olmadığını göstermek isterken, diğer yandan da demiryollarını kendi olanaklarıyla yapma gücüne sahip olmadığını, bu nedenle yabancı sermayeye başvurmak zorunda olduğunu açıkça ilan etmiştir. Ancak, Chester grubu içindeki sürtüşmelerin devam etmesi, Musul petrolerinden

⁵¹ A.g.e., s.37.

⁵² Yüksel Ülken, **Atatürk ve İktisat: İktisadi Kalkınmada Etkinlik Sorunu ve Eklektik Model**, Ankara, Türkiye Bankası Yayınları, 1981.

⁵³ Mustafa Kemal Atatürk, **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri**, C.II, Ankara, TTK, 1959, s.111.

⁵⁴ Müderrisoğlu, s.195.

⁵⁵ Yıldırım, s.38.

⁵⁶ Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi**, s.184-185.

⁵⁷ Müderrisoğlu, s.195.

pay almak isteyen ve TPC ile görüşmelerini sürdüren Amerikan petrol grubunun ABD hükümetine yaptığı baskı ve ABD'nin mali destek vermemesi gibi nedenlerle TBMM Hükümeti 18 Aralık 1923'te anlaşmayı feshettiğini açıklamıştır. Bu feshin en önemli nedenlerinden biri; Ankara Hükümeti'nin, Lozan Konferansı öncesi Musul'un tekrar Türkiye sınırları içine dâhil edilmesi için Amerikan sermayedarlarla anlaşmasına kararını; konferansta ABD'den beklediği desteği bulamamasıdır.⁵⁸

Chester Projesi olumsuz sonuçlanmasının ardından, 1923 yılında yabancı sermayeye yeniden başvurulan Ankara Hükümeti, imtiyazla yapılan ilk hat olan Ilıca-Palamutluk Hattı'nın inşaatına başlatılması imtiyazını Balye Madenleri İşletme Müdürü George Ralli'ye 40 yıl süreyle vermiştir. 1924 yılında tamamlanan 100 km'lik hattın imtiyazı daha sonra Ilıca-Palamutluk Demiryolu Türk Anonim Şirketi'ne devredilmiştir. Yine Türk Anonim Şirketi tarafından 1923 yılında yapımına başlanan 36 km'lik Samsun-Çaramba hattı da 1926'da tamamlanmıştır.⁵⁹ 24 Temmuz 1923'te Lozan Barış Antlaşması imzalandığı dönemde Ankara Hükümeti, uzunluğu 1378 km'yi bulan Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Alayunt-Kütahya, Eskişehir-Konya ve Konya-Yeni hatlarını işletmektedir.⁶⁰

Cumhuriyet Dönemi'nde Uygulanan Demiryolu Politikası

1923 yılı itibarıyla genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaştırma imkânları, ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktır.⁶¹ Ülke genelinde yalnızca 4138 km uzunluğunda demiryolu hattı, 118 (buharlı) lokomotif ve 203'ü yolcu vagonu, 1.983'ü yük vagonu olmak üzere 2.196 vagon⁶² mevcuttur.⁶³ Yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarında ise tarımsal ürünlerin taşınması son derece pahalıdır ve ulaştırma araçlarının azlığı ülkenin en önemli sorunlarından biridir.⁶⁴ Mustafa Kemal'in Cumhurbaşkanlığı yaptığı 1923-1938 yılları arasında demiryollarının durumu büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır,⁶⁵ ülkenin gerçek ihtiyaçlarına uygun, milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir.⁶⁶ Cumhuriyet'in ilanından sonra hazırlanan 1923 tarihli Umur-u

⁵⁸ Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu Dergisi*, C. VI, Sayı: 24 (Kasım 2003), s.545-553.

⁵⁹ Yıldırım, s.119-121.

⁶⁰ Çolak, *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.353.

⁶¹ Yıldırım, s.36.

⁶² Alptekin Müderrisoğlu ise, bütün hatlarda çeşitli güçlerdeki lokomotif sayısının 280, yolcu vagonunun 720 ve yük vagonunun sayısının da 4.500 dolayında olduğunu ifade etmektedir. Bkz. Müderrisoğlu, s.192.

⁶³ Memduh Yaşar ve diğerleri, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1980, s.270.

⁶⁴ Yıldırım, s.36-39.

⁶⁵ Atilla, s.169.

⁶⁶ Yıldırım, s.39-40.

Nafia Programı'nda ülkeyi doğu-batı doğrultusunda geçen ve limanlarla bağlantılı bir demiryolu ağının kurulması planlanmıştır.⁶⁷ Mustafa Kemal, ülkenin demiryollarla örülmesini, "bir karı fazla imendifer" parolasıyla "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak görmüştür.⁶⁸ Demiryolu hatları belirlenirken,⁶⁹ üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurulmaya, demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de gelişmeye çalışılmıştır.

Bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan da ülkenin siyasi birliğini ve savunmasını kolaylaştırmak maksadıyla takip edilen milli ve bağımsız demiryolu politikası iki yönde gelişmiştir. Bunlardan birincisi, yeni demiryollarını inşa etmek; ikincisi ise, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmaktır.

Devlet Tarafından İnşa Edilen Yeni Demiryolları

Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikasının ana hedeflerinden biri, demiryolu ağ bakesini mümkün olduğu kadar kısa bir sürede genişletmektir.⁷⁰ Bu amaçla; 1924 yılında Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır, 1925'te Kütahya-Balıkesir ve Filyos-Irmak, 1926'da Uluköy-Kayseri, 1933'de Yolçatı-Elazığ, Afyon-Burdur, Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya, 1934'te Bozanönü-Isparta, 1937'de ise Diyarbakır-Kurtalan hatlarının yapımına başlanmıştır.⁷¹

1924 yılından, Cumhuriyet'in on beşinci yılı olan 1938 yılına kadar geçen dönemde devlet bütçesinden 3302 km yeni demiryolu inşa edilmiştir ki, bu genç Cumhuriyet'in devraldığı toplam demiryolu ağının yarısı kadar bir miktarın yalnızca 15 sene gibi kısa bir sürede yapılması anlamına gelmektedir. Yine, daha sonraki yıllarda hizmete girecek olan demiryolu hatlarının mühim bir kısmının inşaatına da bu dönemde başlanmıştır.⁷²

Yabancılar Tarafından İnşa Edilen Demiryollarının Millileştirilmesi

Mustafa Kemal Paşa'nın, demiryollarının devletle millileştirilmesi ve ordunun ihtiyaçları için millileştirilmesine verdiği önem, daha Milli Mücadele

⁶⁷ Çolak, *Turkish Studies*, Vol. VIII, No:2, (Winter 2013), s.353.

⁶⁸ Yıldırım, s.39.

⁶⁹ Atilla, s.169.

⁷⁰ Yıldırım, s.39-40.

⁷¹ A.g.e., s.75-104.

⁷² Yaşa, s.274-275.

Dönemi'nde ula tırma yatırımlarına verdi i önemden anla ılmaktadır.⁷³ Türkiye Cumhuriyeti, ülkeyi batıdan do uya, kuzeyden güneye bir a gibi örmeye kararlıdır. Bu ise yeni demiryolları yapılmasının yanı sıra, tamamlayıcı bir ö e olarak millile tirmeler ile mümkün olabilecektir.⁷⁴ Bu durumu Falih Rıfki Atay öyle ifade etmi tir:

“...Bir de sömürgelesizleme davamız vardır. Demiryolları, tramvaylar, ehir ı ıkları, sular, gazlar, rıhtımlar, fenerler hepsi imtiyazlı yabancı irketlerin elinde idi. Bunları satın alarak millile tirecektik. Anadolu yaylasında, rayları Ankara'ya kadar dö enen demiryolları bizim de ildi ve Duyun-ı Umumiye'den kurtulmamı tık. Bu borcu ödeyemezdik. Bu demiryollarını yalnız millile tirmek de il; kısa zamanda sınır boylarına ula tırmak zorundaydık... Herkes a ırtıcı ve ümit kırıcıydı: “Devlet demiryolu yapamaz, kitapta yeri yok.” sesi geliyordu. Demiryolunu imtiyazlı irketler yapmalıydı. Halbuki Türk ba ımsızlı ının bize sa layaca ı ilk menfaat, imtiyazlı yabancı irketlerin sömürüsünden, yani yarı-sömürgecilik artlarından kurtulmaktı. Memlekette sermaye yoktu. Sermaye simsarları vardı... Birkaç kondüktör ile ate çilerden ve yabancı yerlerde istasyon memurlarından ba ka içine Türk sokmayan Alman, ngiliz, Fransız demiryollarını hem satın almak, hem tamamlamak, hem de yüzde yüz Türk kadro ile i letmek... Ve bu geri Asya memleketini ileri Avrupa memleketi haline getirecek her eyi temelinden kurmak...”⁷⁵

mtiyazlı demiryollarının bir bölümü Cumhuriyet ilan edilmeden önce TBMM Hükümeti'nce 19 Temmuz 1920'de millile tirilmi tir. Millile tirilen demiryolları Anadolu hattının 926 km'si, Ba dat hattının 325 km'si ve zmir-Kasaba hattının 223 km'sidir.⁷⁶ Cumhuriyet'in demiryolu i ini ele alı biçimi, hatların millile tirilmesini art kılımtır.⁷⁷ Çünkü 1923-1932 yıllarını kapsayan ve kurulu yılları diyebilece imiz bu dönemde, bütün destek ve te viklere ra men özel sektör yeterli sermaye birikimine ula amamı tir. Teknik bilgi ve donanımlı personel eksikli i, altyapı noksanlıkları ve giri im yetene inin bulunmayı ı da geli meyi engelleyen di er önemli sebepler arasında sayılabilir. zlenen Hakimiyet-i ktisadi ve Hakimiyet-i Milliye

⁷³ Mustafa A. Aysan, **Atatürk'ün Ekonomi Politikası**, Kırklareli, Sermet Matbaası, 1981, s.79.

⁷⁴ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, Ankara, Bilgi Yayınevi, 1987.s.26-27.

⁷⁵ Atilla, s.174-176.

⁷⁶ Ya a, s.274.

⁷⁷ Kuruç, s.23.

politikası doğrultusunda Cumhuriyet idarecilerinin iki temel ilkesi haline gelmiş bulunan iktisadi bağımsızlık ve hızlı kalkınmanın özel sektör tarafından gerçekleştirilmesinin anlaşılması üzerine; devletin bizzat kendi sanayini kurması, temel altyapı yatırımlarına girişmesi ve ekonomik hayatın diğer alanları üzerinde kontrolünü artırması anlamına gelen devletçiliğe⁷⁸ yönelmiş ve millileştirmeye önem verilmiştir.⁷⁹

Devlet eliyle inşa edilen yeni demiryollarına paralel olarak, imtiyazlı demiryollarının millileştirilmesi de büyük bir hızla hayata geçirilmiştir.⁸⁰ Bu kapsamda; 1928'de Anadolu Hattı (Ankara-Eskişehir-Afyon-Ulukısla hattı), 1929'da Mersin-Tarsus-Adana hattı,⁸¹ 1931'de Samsun-Çaramba ile Batı hattının Adana-Fevzipa kısmı ve Mudanya-Bursa demiryolu hatları,⁸² 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma demiryolu hatları, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu şirketi, 1937'de Ereğli şirketi⁸³ ve Çaramba Demiryolları satın alınmıştır.⁸⁴

Bu hatları satın alma ve tek bir demiryolu şirketi kurma yolunu seçen hükümet, demiryolu millileştirmelerinin yabancı sermayeyi tasfiye niyetinden kaynaklanmadığını birçok kez dile getirmiştir. Yabancı şirketler de; eskimiş, bakımı için büyük harcamalar gerektiren hatları elden çıkarmak için adeta gönüllü olmuşlardır. Bu nedenle hiçbir satın alma pazarlığı anlamazlıca yol açmamıştır.⁸⁵ Yabancıların sahip olduğu bütün demiryollarının millileştirilmesi 1938 yılına kadar tamamlanmış ve demiryolu alanının tümüyle devlet idaresine geçmesi sağlanmıştır.⁸⁶

Atatürk Dönemi'nde Demiryolu Şirketlerinin Mali Kaynakları

Cumhuriyet'in demiryolu politikası her şeyden önce "inşa" politikasına dayanmıştır. Demiryollarını ülkenin en önemli sorunu olarak gören Cumhuriyet yöneticileri, bu sebeple daha ilk günlerden itibaren bütün

⁷⁸ 1929 Dünya ekonomik buhranı sonrası olmasına rağmen 1933-1937 döneminde I.Be Yıllık Sanayi Planı başarı ile uygulanmaya çalışılmıştır. Tekstil, kağıt, cam ve çay, madencilik alanlarında önemli gelişmeler sağlanmış, 1933'te kurulan Sümerbank çelik ve hafif sanayinin gelişmesine öncülük etmiş, devlet plana uygun olarak yeni fabrikalar açmıştır. 1935'te kurulan Etibank ise maden, petrol arama, elektrik enerjisi ve kömür madenciliğine yatırım yapmıştır. Bkz. Yıldırım, s.34.

⁷⁹ Yıldırım, s.32-34.

⁸⁰ Yaşar, s.274.

⁸¹ Müderrisoğlu, s.195.

⁸² Yaşar, s.274.

⁸³ Bu şirket; Ereğli limanı, Zonguldak-Çatalca demiryolu hattı ve kömür madeni işletmelerini kapsamaktaydı.

⁸⁴ Yaşar, s.84.

⁸⁵ Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, Ankara, Yurt Yayınevi, 1986, s.177.

⁸⁶ Müderrisoğlu, s.195.

gayretlerini ve para kaynaklarının önemli bir kısmını demiryolu inaatlarına ayırmı lardır. Ancak demiryolu inaatları oldukça pahalı yatırımlar oldu undan, Cumhuriyet yöneticileri makul ve me ru artlar altında, ülkenin mali ve iktisadi politikasına uygun bir ekilde çalı mak artıyla yabancı sermayeden faydalanmak taraftarı olmu lardır. Fakat bu dönemde yabancı sermayenin ülkeye gelmesi mümkün olmamı , 1927'den itibaren yabancı kredilerden faydalanabilme imkânı do mu tur.⁸⁷ Bu nedenle 1923-1938 döneminde devlet tarafından inaat edilen demiryolları iç kaynaklarla finanse edilmı tir denilebilir. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri yani genellikle vergi varidatı kullanılmı tir.⁸⁸ Cumhuriyet'in ilk bütçesine demiryolu yapımı için 13 milyon lira ödenek ayrılarak Ankara-Sivas hattının raylarının dö enmesine ba lanmı tir. 1924 yılı bütçesi gelirinin 129 milyon, giderinin 176 milyon lira oldu u ve bir ya ındaki Cumhuriyet'in ilk a amada çözmesi gereken birçok sorunla kar ı kar ıya oldu u dü ünülürse, ilk bütçeden demiryolu yapımı için bu kadar büyük bir mebla ın harcanması, demiryoluna verilen önemi göstermektedir.⁸⁹

Sonraki yıllarda da düzenli olarak bütçeden demiryolları için pay ayrılmı tir. 1931'de Bütçe Encümeni Reisi Hasan Fehmi (Ataç) Bey'in deyi iyle: "Bu idare 25-30 milyonluk bir rakam ile imendifer yapmı ve imendiferleri i letmi tir. Hiçbir denetimden geçirmeksizin harcamasına izin vermek yalnız Devlet Demiryolları Umum Müdürlü ü bütçesine tanınmı tir".⁹⁰

Özellikle demiryolu inaatlarının ülke geneline yayılması ve bütçeden ayrılan ödeneklerin artması ile 1930'dan sonra hükümete yönelik ele tiriler artmı tir. Merkez Bankasının kurulması imkânlarını ara tırmak üzere Türkiye'ye gelen Alman Karl Mühler, 1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Türkiye'nin iktisadi ve mali durumunu incelemekle görevlendirilen Fransız Charles Rist raporlarında, Cumhuriyetin mali durumu göz önüne alındı ında demiryolu yapımlarının finansmanının yabancı sermayeye bırakılmasından yana olduklarını söylemi lerdir. Eski Nafia Vekili Sırrı (Day) Bey de; hiçbir devletin bütçesinden inaat yapmadı mı, bu usulün sadece Türkiye ve Rusya'da oldu unu, liman ve demiryollarının bir an önce yapılması için dı borç alınması gerekti ini söylemi tir. Ancak, bütün ele tirilere ra men ba ka çare bulamayan hükümet, demiryollarının devlet bütçesinden yapımına devam etmi tir.⁹¹

⁸⁷ Yıldırım, s.147.

⁸⁸ Ya a, s.275.

⁸⁹ Müderriso lu, s.195.

⁹⁰ Kuruç, s.23-24.

⁹¹ Yıldırım, s.151-152.

1935'te Fevzipaşa-Diyarbakır hattının açılışını yapan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya eri len noktayı öyle özetlemi tir: “Bilirsiniz ki, imendifer siyasetine Cumhuriyetin ilk yıllarında ve smet Pa a Hükümeti zamanında ba lanmı tir. Bu siyasetin ilk hedefi Ankara'dan, kömür havzasını ç Anadolu'ya ba lamak, Akdeniz kıyılarından bakır madenine eri mek ve Kütahya-Balıkesir aralarını birle tirmek idi. Hemen on seneye varan bu devre içinde sırasıyla bahsedilen hatlar yapılmı ve bugün kömür ve bakır yollarının i letmeye açılmasıyla istenilen gaye elde edilmı tir. 2628 km'ye varan bu yeni demiryolu ebekesi için devlet hazinesinden 282.300.000 lira sarf edilmi tir. Ortalama hesap ile her seneye 23.525.000 lira masraf ve 219 km. yol dü mektedir.”⁹²

Devlet bütçesi haricindeki di er mali kaynaklar ise; milli sermaye, yabancı krediler⁹³, yerli kredi⁹⁴ ve iç borçlanmadır.⁹⁵

1924-1938 yılları arasında demiryolu in aatlarına yapılan toplam harcama 341.599.424 liraya ula mı tir.⁹⁶

Demiryollarının letilmesi

Osmanlı Dönemi'nde, Hicaz demiryolları dı nda kalan di er bütün demiryolları yabancılar tarafından yapılp i letildi i için, Osmanlı Devleti'ne ait demiryolları kurulu u yoktu. I. Dünya Sava ı'nda Anadolu ve Ba dat Demiryolları ile ark Demiryolları haricinde denetim altına alınan demiryollarını i letmek için “Askeri Demiryollar Müdüriyeti Umumiyesi”

⁹² Kuruç, s.26.

⁹³ 1927'de demiryolu in aat ihalelerini kazanan yabancı in aat irketleri, vadeli krediler sa lamı tir. Bunlardan ilki Societe Industrielle des Travaux irketinden sa lanan kredidir. Juluis Berger irketi ile yapılan teknik sözleşme ve Alman Bankalar Sendikası ile yapılan mali sözleşme ler di er ba arılı kredi anla malarıdır. Bkz. Yıldırım, s.159-163.

⁹⁴ 1933 yılına kadar yabancı in aat irketleri, demiryolu ihalelerinde kısa vadeli kredi sa lama yoluyla üstünlük elde etmi lerdir. Bu yıllarda imkânsızlıklar sebebiyle daha ziyade küçük i ler almakla yetinen Türk müteahhit ve in aat irketleri, Cumhuriyet'in ilk on yıllık süresi sonunda büyük bir geli me kaydetmi lerdir. te bu Türk müteahhitlerden Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları tarafından demiryolu in aatlarında ilk kez orta vadeli de olsa bir kredi sa lanmı tir. Bkz. Yıldırım, s.164.

⁹⁵ Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli borçlanması 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipaşa-Diyarbakır hattı in ası için) borçlanması olmu tur. Bkz. Ya a, s.275. 1933'te Sivas-Erzurum demiryolu yapım ihalesini kazanan Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarının, daha i in ba nda in aat masraflarını kar ılamakta güçlük çekmeye ba lamasıyla hükümet, daha önce Fevzipaşa-Diyarbakır Hattının yapımı amacıyla ba vurdu u iç borçlanma uygulamasına yeniden müracaat etmi tir. Bkz. Murat Küçükurlu, Gürkan Fırat Saylan, “ imendiferin Erzurum Yolculu u”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Ara tırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 38 (2008), s.322. Böylece 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas (Sivas-Erzurum hattı in ası için) borçlanması gerçekte tirilmı tir. Bkz. Ya a, s.275.

⁹⁶ Ya a, s.165-166.

kurulmu tur.⁹⁷ Milli Hükümet'in 1920'de devletle tirdi i hatları idare etmek üzere te kil etti i bu idare⁹⁸ ile birlikte Cumhuriyet ilan edildi inde Do u Anadolu'da Ruslardan kalan demiryolları için Erzurum-Sarıkamı -Kars ve ubatı Demiryolları Müdüriyeti, yeni yapılacak demiryolları için de Demiryollar n aat ve letme Müdüriyeti Umumiyesi kurulmu tur. Bu üç birim, 24 Nisan 1924 tarihinde Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi adıyla yeniden te kilatlandırılarak, tek elden ve devlet tarafından i letilmeye ba lanmı tur.⁹⁹ Cumhuriyet döneminin ilk demiryolu idaresi¹⁰⁰ olan bu kurum,daha sonra, demiryollarının nihayet buldu u sahil ehirlerindeki limanların da aynı te kilata ba lanması sonrasında 31 Mayıs 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları dareyi Umumiyesi adını almı tur.¹⁰¹

Demiryollarının devlet tarafından in asında oldu u gibi devletçe i letilmesi dü ünçesi de ilk anda çe itli itirazlarla kar ıla mı ve i letme vazifesinin özel irketlere bırakılması istenmi se de; hem yeni yapılacak demiryollarının, hem de mevcut demiryollarının devlet tarafından i letilmesi kararla tırılmı tur.¹⁰² O zamana kadar bilinçli olarak çalı anları arasına Türklerin alınmadı ı, bütün yazı maları, haberle meleri ve ödemeleri Fransızca olan bir kurumu; yani imendiferleri i letmek çok zor olmu tur. Ancak demiryollarının ülke ekonomisi için ne anlama geldi ini çok iyi bilen Türk insanı, daha ilk günlerden itibaren demiryollarının bakımına büyük önem atfetmi , kırık ray ve traversler de i tirilmi , bir taraftan mevcut vagon ve lokomotiflerin tamiri yapılırken di er taraftan da yeni alımlar yapılmı , personel yeti tirmek için okul ve kurslar açılmı tur. Cumhuriyet Dönemi'nde demiryollarına o kadar önem verilmi tir ki Kurtulu Sava ı sırasında, askerlerin katılımıyla "Demiryol Birli i" olu turulmu ve daha sonra bu birlik Tabur'a dönü türülmü tür. Bu Taburlar demiryolları i letmecili inin i lemlerini Türkçeyle tirmek için zmir, stanbul, Konya gibi illerde imendifer Mektepleri'ne temel te kil etmi , 1920-1926 tarihleri arasında Demiryolları Umum Müdürlü ü yapmı Behiç Erkin'in önderli inde 1928 yılında Haydarpa a'da geçici kaydıyla ilk demiryolu müzesi açılmı tur.¹⁰³

Ancak, 1924-1933 yılları arasında bütün çabalara ra men ülke ihtiyaçlarına cevap verilememi tir. Özellikle tarım üretiminin yo un oldu u aylarda halkın talepleri kar ılanamamı , yükün ta ınması esnasında ortaya

⁹⁷ A.g.e., s.63.

⁹⁸ A.g.e., s.274.

⁹⁹ Yıldırım, s.170.

¹⁰⁰ A.g.e., s.63.

¹⁰¹ Ya a, s.274.

¹⁰² Yıldırım, s.169-172.

¹⁰³ Gürel, s.3.

çıkan sorunlar ve trenlerin rötarları en önemli şikâyet unsurları oldu. 1934 yılından sonra ise, demiryollarının yalnız ülke savunmasının bir gereği değil; ülke iktisadını canlandırmanın da en önemli yollarından biri olduğu unutulmaması gerekir, yolcu ve yük tarifelerinde önemli indirimler yapılmıştır.¹⁰⁴ Böylece on iki yıllık dönemde, yolcu tarifiyatı altı kat, yük tarifiyatı ise on kat artmıştır.¹⁰⁵

Yapımı biten hatların işletmeye açılması ve şirket hatlarının satın alınmasıyla 1934-1939 döneminde daha hızlı ve daha verimli işletmecilik için atılımlar yapılmıştır. Bu dönemde, personel sayısı artırılmış, ilave vagon ve lokomotif satın alınmış, eski hatların bakımına büyük önem verilmiştir. Bu çabalar neticesinde, 1925 yılında 26,5 saat olan Ankara- İstanbul yolculuğu, 1939 yılında 12 saate kadar indirilmiştir.¹⁰⁶

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde ihmal edilen yollar, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında savaş koşullarının da etkisiyle tamamen bozulmuştur. Yabancı şirketlerin işlettiği demiryolları da ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktır. Bu sebeple Cumhuriyet'in ilk yıllarında ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi bir zorunluluk olarak görülmüştür.

Atatürk Dönemi'nde ulaştırma sorununun çözüm yolu olarak görülen demiryolları; yalnız bir ulaştırma aracı değil, aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişimin temel unsurlarından biri olarak kabul edilmiş ve ülke ihtiyaçları doğrultusunda milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir. Bu politika, bir yandan yeni demiryolu yapımı, diğeri ise yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınarak millileştirilmesi şeklinde iki temel üzerinde şekillenmiştir.

Yapılan yeni hatlarla Osmanlı'dan kalan aç gövdesindeki koloni tipi demiryolları, milli ihtiyaçlara göre şekillenerek aç gövde tipi demiryollarına dönüşmüştür. Böylece demiryolları milli ulaştırma politikasının temel unsuru olarak iktisadi ve bütüncü bir şekilde üstlenmiştir. İhtiyaçlı şirketler tarafından işletilen demiryolu millileştirilmiş, yeni yapılan hatlarla birlikte 1938 yılına kadar yaklaşık 8 bin km'lik demiryolu hattına sahip olunmuştur.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Yıldırım, s.169-174.

¹⁰⁵ Yağcı, s.275.

¹⁰⁶ Yıldırım, s.172-174.

¹⁰⁷ Osmanlı Dönemi'nde devralınan hatların uzunluğu konusunda farklı rakamlar bulunduğu gibi, yeni inşa edilen hatların uzunluğu konusunda da literatürde birlik yoktur. Avni

Atatürk Dönemi'nde demiryolu politikasının hedeflerine önemli ölçüde ulaşılmıştır. Yapılan demiryolları ülke savunmasına katkı sağlamış; bakır, demir ve kömür bölgelerine ulaşılarak ülkenin hammadde kaynaklarının işletilmesi imkânı doğmuştur. Ülkenin orta ve doğu bölgelerinin, Akdeniz ve Karadeniz limanlarına açılması sağlanarak, bölgeler arasında iktisadi bütünlük sağlanmış, hammaddeyi sanayi tesislerine, sanayi ürünlerini ise tüm yurda ulaştıracak ağ kurulmuştur. Bununla birlikte ulaşım imkânlarının artması ve ucuz olması halka seyahat serbestisi getirmiş, bu durum sosyal ve kültürel kaynağı sağlamıştır.

1924 yılında Gazi Mustafa Kemal'in "refah ve umran yolu" dediği demiryolu, artık ana damarlarıyla ortaya çıkmış, Cumhuriyet rejiminin belki de en başarılı politikalarından biri olmuştur. Cumhuriyet kadrolarının, demiryolu politikasının başarısına bakış açısı, 1938 yılında Muhsin Ertuğrul'un Mebusu Hakkı Kılıçoğlu'nun söylediklerinden okunabilir; "Hatırlarsınız, bir vakitler demiryollarında Türkler çalıştırılmazdı. Çünkü Türklerin bir işe kabiliyet ve kudreti olmadığı propagandasında bulunurlar, ekarte ederlerdi. Ermeniler, Yahudiler veya ecnebler bu işe alınarlardı. Fakat demiryolları Devlet Demiryolları olduktan sonra, bunu Türklerin Almanlar zamanından daha iyi idare ettiklerini bütün dünya gördü."

Atatürk Dönemi'nde "bir karı fazla imendifer" parolasıyla hareket eden genç Türkiye Cumhuriyeti on beş yaşına geldiğinde yeni ve ortak bir duyguyu da kendisiyle birlikte büyütülmüştür: "Demiryolu demek, insanın kendini kanıtlaması, onurunu kazanması demektir."¹⁰⁸

Zarakolu, 4 bin km'ye yakın yeni hat döendiğini belirtirken; Smail Yıldırım, bu uzunluğunun 2971 km olduğunu ifade etmektedir.

¹⁰⁸ Kuruç, s.26-28.

Kaynakça**Kitaplar**

- Ataöv, Türkkaya, **Bilimsel Araştırma El Kitabı**, Ankara, Savaş Yayınları, 1982.
- Atasü, A.Remzi **Büyük Harpte Demiryollarının Askeri Roller ve Yarın Hazırlanmaları**, İstanbul, İstanbul Askeri Matbaası, 1939.
- Atatürk, Mustafa Kemal, **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, C.II, Ankara, TTK, 1959.
- Atilla, A.Nedim, **zmir Demiryolları**, zmir, zmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002.
- Aysan, Mustafa A., **Atatürk'ün Ekonomi Politikası**, Kırklareli, Sermet Matbaası, 1981.
- Blaisdell, Donald C., **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi: Düyunu Umumiyeye**, çev.Ali İhsan Dalgıç, İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979.
- Earle, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, çev.Kasım Yargıcı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972.
- Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Sorunları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, İTİB Bankası Kültür Yayınları, 1970.
- Gürel, Ziya, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Ankara, TTK, 2011.
- Kuruç, Bilsay, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, Ankara, Bilgi Yayınevi, 1987.
- Müderrişoğlu, Alptekin, **Cumhuriyetin Kuruluş Yılı Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Kastaş Yayınları, 1998.
- Öztürk, İbrahim Sadi, **Sevr Antlaşması: Tam Metin**, Ankara, Fark Yayınları, 2007.
- Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, Arba Yayınları, 1988.
- Sarıaslan, Ümit, **Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası**, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004.
- Soysal, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları (1920-1945)**, C. I, Ankara, TTK, 1989.
- Tezel, Yahya Sezai, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, Ankara, Yurt Yayınevi, 1986.
- Ülken, Yüksel, **Atatürk ve İktisat: İktisadi Kalkınmada Etkinlik Sorunu ve Eklektik Model**, Ankara, Türkiye İTİB Bankası Yayınları, 1981.
- Yağcı, Memduh ve diğerleri, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1980.

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

Tezler

Dinç, Dilaver **Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2009.

Karayemi, Çiğdem, **Türkiye’de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey**, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.

Makaleler

Aytepe, Oğuz, “Behiç Erkin (1876-1961)”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 31-32 (Mayıs-Kasım 2003).

Çolak, Filiz, “Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaştırma Politikasına Genel Bir Bakış”, **Turkish Studies**, Vol. VIII, No:2 (Winter 2013)

Küçüközlü, Murat, Gürkan Fırat Saylan, “İsmendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 38 (2008)

Yavuz, Bige Sükan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu Dergisi**, C. VI, Sayı: 24 (Kasım 2003)

Zarakolu, Avni, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. VII, Sayı: 3-4 (1950)