

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI

*Sinan MİSER**

Öz

Demiryolları, Sanayi Devrimi'nin en önemli teknolojik gelişmesi olarak kabul edilmektedir. XIX. yüzyıla girerken, ekonomik gelişimini sosyal gelişim ile dengeli bir şekilde götüren devletler yeterli sermaye birikimlerini sağlayıp, merkez ülkeler konumuna yükselmişlerdir. Biriken aşırı sermaye ve üretim fazlası için yeni pazarlara duyulan ihtiyaç ve bu pazarlara arzulan güvenli ve süratli ulaşım gereksinimi, demiryolları teknolojilerinin geliştirilmesiyle büyük oranda giderilmiştir. Osmanlı Devleti örneğinde olduğu gibi, merkez ülkelerinin dışında kalan çevre ülkeler de ise, demiryolu teknolojisi talebi merkez ülkelerinin ekonomik ve askeri stratejik projeleri üzerinde şekillenmiştir. Osmanlı Devleti, yönetimi altındaki topraklarda demiryolu ağlarını geliştirmek için büyük gayret sarf etmiş, önemli başarılarla imza atılmasına rağmen milli bir demiryolu politikasını geliştirmekte zorlanmıştır.

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında Osmanlı Devleti demiryollarının projelendirme ve işletmesinde yaşanan eksiklikler tüm çıplaklığı ile ortaya çıkmıştır. Cumhuriyetin ilanı ardından kurulan hükümetlerin öncelikli hedeflerinden biri geçmiş örneklerden de ders çıkararak milli bir demiryolu politikası oluşturmak olmuştur. Dar ve kısıtlı imkanlara rağmen millilik prensibinden ayrılmamak üzere girilen demiryolu projeleriyle büyük mesafeler alınmıştır.

Anahtar kelimeler: Demiryolları, imtiyazlar, Osmanlı Devleti, Milli Mücadele, Türkiye Cumhuriyeti.

RAILWAY POLICIES FROM OTTOMAN TO REPUBLIC

Abstract

Railways are considered the most important technological development of the industrial revolution. As they entered the XIX th century, the states that brought their economic development in a balanced way with social development ensured their adequate capital accumulation and became central countries. Accumulated excess capital, the need for new markets for surplus, the need for safe and fast transportation to these markets has been ensured by the development of railways technologies. As in the case of the Ottoman Empire, the countries which were out of the central countries were shaped by the economic and military strategic projects of the central countries. The Ottoman Empire made great efforts to develop railway networks in the territories under its rule, and despite the significant successes, it had difficulty in developing a national railway policy.

During the World War I and the National Struggle years, the deficiencies in the design and operation of the Ottoman State railways were clearly revealed. In spite of narrow and limited facilities, great distances have been taken with railroad projects, which have not been separated from nationality principle.

Keywords: Railways, privileges, Ottoman State, the National Struggle, Turkish Republic.

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih ABD, e-mail: sinanmiser@hotmail.com

Giriş

Ulaşım şebekemiz üzerinde çok uzun yıllar süren bir mücadele verilmektedir. Anadolu coğrafyasında demiryolunun ilk metreleri döşenmeye başlandığında henüz bir sanayi toplumu yoktur. Osmanlı Devleti dünyadaki gelişmelerin nereye doğru gittiğini görmekle beraber, yapısal reformlarını geliştirmek için henüz kolları sıvamaktadır. Dönemin milliyetçi fikirleri Osmanlı Devleti'ni de etkilemekte Sırp, Yunan ve Mısır ayaklanmaları devleti hiç olmadığı kadar uğraştırmaktadır.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren hızlı bir gelişim gösteren demiryolu teknolojisi, dünya ekonomisi ve siyasetini derinden etkileyen en önemli atılımlarından biri olmuştur. Demiryolları hızlı ulaşımın, yeni ekonomik pazarların, hızla biriken sermayenin ve yeni tip sömürge anlayışının öncüsü olmuştur. Demiryollarındaki yarışın ekonomik ve siyasi kazanımlarına rağmen büyük savaşlara yol açarak insanlık adına önemli yıkımlar getirdiği de bir gerçektir.

Bu çalışmada Osmanlı döneminden başlayarak, Milli Mücadele ve Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreçte demiryollarımızın tarihi gelişimi ana hatlarıyla ele alınacaktır.

Çok geniş kapsamlı bir konu olması nedeniyle yüksek lisans ve doktora tezleri ağırlıklı olmak üzere ülkemiz demiryolları üzerine yazılan makale ve eserlerden azami istifade edilmeye çalışılmıştır.

1. Dünya Demiryollarının Tarihi Gelişimine Kısa Bir Bakış

XIX. yüzyıla damgasını vuran, buhar ve demiryolu teknolojileridir: Bir önceki yüzyıla kadar götürebileceğimiz sanayi devriminin hammadde kaynaklarına duyduğu ihtiyacın karşılanması ve bunun sonucu olarak artmaya başlayan üretim fazlası metanın yeni ve daha geniş pazarlarla buluşması buharlı makinelerin ve demiryollarının gündeme gelmesi ile mümkün olmuştur.

Hızla geliştirilen demiryolu hatları, XIX. yüzyıl sonuna gelindiğinde, Avrupa ve Kuzey Amerika'yı bir baştan diğer başa sarmış, Orta Doğu ve Asya'nın içlerine kadar uzanmıştır.¹ Demiryolları teknolojisini aktif bir biçimde kullanan ülkeler sermaye birikimi en üst seviyelere çıkartmış, geniş iş sahaları açarak yoğun emek kullanımını artırmışlardır. Bu nedenle, özellikle XIX. yüzyılın son çeyreği "Demir Yolu Çağı" olarak adlandırılmaktadır.²

Buhar makinelerinin icadından önce ilk ray sistemleri³ Avrupa'daki maden ocaklarında kullanılmıştır. Ahşap raylar üzerinde, insan veya hayvan gücü ile hareket ettirilen dekoviller* bu teknolojinin ilkel öncüleriydiler.⁴ 1804 yılında İngiliz Richard Trevithick'in geliştirdiği buharlı lokomotif örneğinin ardından, 1829 yılında Stephenson adlı mühendisin "roket" isimli lokomotifi demiryolu teknolojisindeki en önemli gelişmeler olarak kabul edilmektedir.⁵

Lokomotifli ilk demiryolu taşımacılığı 1825 yılında Stockton-Darlington (İngiltere) arasında işletmeye açılmıştır.⁶ İngiltere, Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa ve Amerika Birleşik

¹ Örneğin 1830'da sadece 20 bin km demiryolu hattı bulunan ABD, 1929'da 402 bin km'lik bir demiryolu hattına ulaşmıştır. Bkz. Suat Aksoy, *Kalkınma Sürecinde Türkiye'de Ulaşım: 1980'den Günümüze Demiryolu Deneyimi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015, s. 26; Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010, s. 4.

² Weber, demiryollarını "tarihteki en büyük yenilik" olarak, Marks, "kapitalizmin en parlak başarısı" şeklinde tanımlamışlardır. Bkz. Muhteşem Kaynak, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*, Gazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 1982, s. 2.

³ Bugün demiryolu denilince aklımıza; bütün bir güzergâh boyunca birbirine paralel iki çelik ray ile bunun üzerinde hareket eden vagon ve lokomotif denilen diğer iki vasitanın bütünü anlaşılır. Bkz. Akalan, a.g.t., s.5.

* Dekovil: Fransızca bir kelime olup, Ray aralığı 40-60 cm olan (Dünyada kabul edilen ray açıklığı 1435 mm'dir) ve üzerindeki vagonların buhar, hayvan veya insan gücü ile hareket ettirilen kısa demir yolu dizaynıdır. TDK, *Türkçe Sözlük*, Ankara, 20011, s. 888, http://uic.org/IMG/synopsis_2015.print_5.pdf (26.12.2019)

⁴ 1550 yılında Fransa'da Alsace maden ocaklarında tahta raylar üzerinde insan gücüyle çalıştırılan dekoviller demiryolu taşımacılığının ilk örnekleridir. Bkz. İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 21 ; Çiğdem Karayemiş, *Türkiye'de Demiryolları Gelişimi ve Behiç Erkin Bey*, Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2012, s. 1; Akalan, a.g.t., s.6.

⁵ 1698 İngiliz Mühendis Thomas Savary'nin ilk ticari buhar makinesi, 1712'de İngiliz Mühendis Thomas Newcomen'in biraz daha gelişmiş buhar makinesi ve İskoçyalı mühendis James Watt'ın Newcomen'in makinasına pistonların ileri geri hareketini eklemesiyle geliştirdiği buhar makineleri lokomotiflerin geliştirilmesinde önemli adımlardır. Bkz. Öztürk, a.g.t., s. 23; Karayemiş, a.g.t., s. 2.

⁶ Öztürk, a.g.t., s. 24.

Devletleri ve Rusya hızla geliştirilen demiryolu ağlarını en etkin şekilde kullanan ülkeler olmuştur.⁷ 1890 yılına gelindiğinde, tüm dünyada demiryolu hattı, 616.000 bin km'ye, 1910 yılında 1.030.000 km'ye ulaşmıştır.⁸ Günümüzde ise bu rakam, yaklaşık, 1.370.000 km'dir.⁹

Demiryollarının gelişmesi ile üretilen malların hızlı ve güvenli bir şekilde çok uzak noktalara taşınması küresel ticaretin büyük oranda artırmasının yanı sıra, kültürler arası kaynaşmayı, hızlı iletişimi, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin daha etkin ve yaygın kullanılmasını da beraberinde getirmiştir.

Bu olumlu gelişmelerle beraber genişleyen dünya pazarlarından pay kapma yarışı iki dünya savaşının çıkmasına neden olmuş ve insanlık adına büyük kayıplar yaşanmıştır. Niyazi Berkes'e göre, özellikle, Berlin-Bağdat demiryolu imtiyazı İngiliz-Alman sermaye rekabetini artırarak bu iki ülke arasında siyasi alanda kuşku ve korkuya neden olmuş ve en sonunda bu rekabet savaşları I. Dünya Savaşı'na kadar giden yolu açmıştır.¹⁰

2. Osmanlı'da Devleti'nde Demiryollarının Gelişimi

Avrupa'da 1825 yılında başlayan demiryolu taşımacılığından yaklaşık beş yıl sonra, bu yeni teknoloji Osmanlı Devleti'nde gündemine girmiştir.¹¹ Başta İngiltere olmak üzere Fransa, Almanya ve Rusya geniş bir pazar alanı ile birlikte stratejik bir konuma sahip olan Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı elde edebilmek için büyük girişimlerde bulunmuşlardır.¹²

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın ilk yarısında, sivil ve askeri alandaki yeniden yapılanma gayretleri, Balkanlardaki ayaklanmalar ve Mısır İsyanı'nın nedeniyle önemli yaralar almış, ekonomisi büyük ölçüde sarsılmıştır. Bu şartlar altında, Mısır İsyanının bastırılmasında verdiği destek nedeniyle İngiltere ile imzalanan 1838 Balta Limanı Antlaşması Osmanlı pazarının batılı devletlere sonuna kadar açılmasını sağlamıştır.¹³ Bu antlaşma sonrasında ilan edilen 1839 tarihli Tanzimat, 1856 tarihli Islahat fermanları ve 1867 Vilayetler Kanunu ile yabancı devletler ile gayrimüslimlere tanınan haklar genişletilerek düşük maliyetlerle büyük getirilerin kapısı daha da genişletilmiştir. Hammaddede dışında önemli bir ihracatı olmayan Osmanlı Devleti, Avrupa'nın malul maddelerine açık bir pazar haline getirilmiş ve zayıf olan sanayisine güçlü bir darbe vurulmuştur.¹⁴

Açık bir pazara dönüşen Osmanlı Devleti ekonomisi büyük ölçüde Avrupalı devletlerin kontrolüne girmiş ve bu sürecin hızlanmasında demiryollarının önemli katkısı olmuştur.¹⁵ Osmanlı Devleti topraklarından geçirilen her demiryolu projesi İngiliz, Fransız, Alman nüfuz alanlarının belirlenmesinde başrolü oynamıştır.¹⁶

⁷ Öztürk, a.g.t., s. 25.

⁸ Akalan, a.g.t., s. 7.

⁹ Demiryolu uzunluğuna göre ülkelerin listesi, Bkz.

<http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvRGVtaXJ5b2x1X3V6dW5dcSf dW5hX2fDtnJlX8O8bGtlbGVyX2xpc3Rlc2k.> (26.12.2019)

¹⁰ Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi sadece İngilizleri değil aynı zamanda Fransa'nın Suriye'deki, Rusya'nın ise Balkanlar ve Kafkaslardaki ekonomik ve askeri tertiplenmelerini tehlikeye atma korkusu yaratmıştır. Bkz. Mustafa Gümüş, "1893'ten 1923'e Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, s. 10, 2011, s. 176; Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2012, s. 365.

¹¹ Akalan, a.g.t., s. 9.

¹² Gülpınar Akbulut, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri", *Atatürk Dergisi*, S. 1, C. I, 2012, s. 226.

¹³ 1838'de Fransa, 1839'da Hansa Birliği ve Sardunya, 1841 yılında Danimarka, Toscana Büyük Dukalığı ve Belçika'da sonradan bu antlaşmaya dahil olmuşlardır. Bkz. Karayemiş, a.g.t., s. 14; antlaşma imzalandıktan sonra İngiliz Büyükelçisi Ponsonby, İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerson'a çektiği telgrafta: "....daha fazlasını istemeğe hakkımız olmayacak kadar mükemmel ve önceden ümit ettiklerimizin çok fevkinde" sözleriyle İngiltere'nin ne derecede imtiyazlar kopardıklarına ışık tutmaktadır. Bkz. Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Belge Yayınları, Ocak 1986, s.467 ; Akalan, a.g.t., s. 9.

¹⁴ Karayemiş, a.g.t., s. 15.

¹⁵ Batılı tüccarlar, Batı Avrupa'daki mali, ticari ve teknolojik ilerlemeler sayesinde, Orta Doğu pazarlarında egemen olacakları kaynak ve beceriye sahip oluyorlardı. Her şey bir yana, Osmanlı Devleti'nin sağladığı birlik ve istikrar sayesinde bu pazarlara kolayca ulaşabiliyorlar ve bu pazarlar sessiz ve sakince Avrupalı tüccarlar tarafından ele geçiriliyordu. Bkz. Bernard Lewis, *Ortadoğu*, Arkadaş Yayınları, Ankara 2011, s. 225.

¹⁶ Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımı Tanzimat'la başlamış olmasına karşın önemli imtiyazlar Duyun-u Umumiye'nin kuruluşundan sonra alınmıştır. Bkz. Berkes, a.g.e., s. 365.

Osmanlı Devleti'ndeki demiryollarının önemli bir kısmı kâr amaçlı ticari hatlar olmasının yanında, siyasi ve askeri amaçları da kesinlikle göz ardı edilmemelidir.¹⁷ İngilizler, Hindistan'a ulaşan yolların kontrol altına alınması, Orta Doğu petrol rezervlerinin ele geçirilmesi, ülkedeki nüfus artışı nedeniyle temel besin maddelerine ve İngiliz sanayisinde işlenecek madenlere ihtiyaç duyulması gibi sebeplerden ötürü demiryollarına büyük bir önem vermişlerdir. İngilizler, Hindistan'a ulaşan yolların kontrol altına alınması, Orta Doğu petrol rezervlerinin ele geçirilmesi, ülkedeki nüfus artışı nedeniyle temel besin maddelerine ve İngiliz sanayisinde işlenecek madenlere ihtiyaç duyulması gibi sebeplerden ötürü demiryollarına büyük bir önem vermişlerdir. Fransa, Süveyş Kanalı'ndaki imtiyazlarını İngilizlere kaptırması nedeniyle Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki nüfuz alanlarını korumak istemektedir. Almanya, 1871'de birliğini sağlamış olup, güçlü bir sanayi kurarak yeni pazarlar elde etme çabasıdadır. Bunun sonucu olarak Osmanlı Devleti'ni hedef almıştır.

Rusya ise Kuzey Kafkasya, Balkanlar ve Doğu Anadolu siyaseti açısından önem arz eden Bağdat Demiryolu projesinden duyduğu kaygının yanında, sıcak denizlere inme siyasetini de devam ettirmektedir. Bu nedenlerle Osmanlı Devleti'nde demiryollarının şekillenmesinde yukarıdaki devletlerin hedef ve çıkarları belirleyici olmuştur.¹⁸

Yabancı şirketlerin, demiryolları planlanmasında nüfus yoğunluğu, yerüstü ve yeraltı maden kaynakları, ürün kapasitesi ve Avrupa ile teması kolay olan zengin bölgeler üzerinde yoğunlaştıkları kolayca söylenebilir.

Osmanlı Devleti'nde ise, askeri ve siyasi endişelerin ağır bastığı görülmektedir. Dağılma sürecini engelleyerek uluslararası dengeyi sağlamak, ülke genelinde devlet otoritesini tesis etmek, düzenli vergi toplamak, lojistik ikmalini iyileştirmek, insan ve malzeme ulaşımını kolaylaştırmak, iletişimi hızlandırmak gibi askeri, siyasi ve ekonomik amaçları ön planda tutmaya gayret etmiştir.¹⁹

2.1. Demiryolu İmtiyazları

Sözcük anlamı olarak imtiyaz, “ayrıcalık; bir işin başkaları yapamamak üzere, özel izin ile bir kimseye veya bir kuruluşa verilmesidir” anlamına gelmektedir. Konumuz açısından ise imtiyaz, kamu hizmetleri alanında yapılacak mal ve hizmet üretiminin özel kişilerce gerçekleştirilmesinin sözleşmeye dayanan klasik biçimi olarak tanımlanabilir.²⁰

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik ve sosyal sorunlar dikkate alınıp, 1850-1916 arasında demiryolları imtiyaz antlaşmaları incelendiğinde Osmanlı Devleti'nin stratejik çıkarlarından ziyade batılı devletlerin ekonomik ve askeri çıkarlarının ön planda olduğu görülmektedir.²¹ Uzun süreli imtiyazlar için Osmanlı Devleti'ne ekonomik ve siyasi baskılar yapılarak nüfuz alanları genişletilmeye çalışılmış, borçlar genellikle imtiyazlar karşılığında alınmıştır.²² Buna rağmen, devlet tarafından yapılması veya yaptırılması planlanan birçok demiryolu projesi ekonomik yetersizlik veya siyasi baskılar nedenleriyle iptal edilmiştir.²³

¹⁷ Akbulut, a.g.m., s. 226; Bu projelere ait hat güzergahlarının nerelerden geçeceği dahi çoğu zaman Osmanlı Devleti'nin görüşü alınmadan çizilmiş, imtiyaz sözleşmelerinden azami kar amacı güttüğünden dolayı hatlar sistemsiz ve düzensiz inşa edilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 41.

¹⁸ Gümüş, a.g.m., s. 157.

¹⁹ İzmir-Aydın Demiryolu Projesi'nde her ne kadar ticari amaçlar ön planda olsa da Osmanlı Devleti'nin Ege bölgesinde uğraşmak zorunda kaldığı eşkıyalık hareketlerinin bastırılması ve devlet otoritesinin güçlendirilmesi amacını taşıdığını da belirtmek gereklidir. Bkz. Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 27. 1897'deki Türk-Yunan Savaşı'nda, savaş bölgesine hızla kaydırılan Osmanlı Ordusu'nun galibiyetinde en önemli rolü demiryollarının oynadığı söylenebilir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 42.

²⁰ Seda Örsen Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmetleri İmtiyazları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010, s. 6.

²¹ Akbulut, a.g.m., s.226 ; Gümüş, a.g.m., s. 167.

²² Öztürk, a.g.t., s. 49.

²³ Almanya'nın da desteği ile Berlin'den başlayarak Orta Avrupa ve Asya'nın içlerine kadar planlanan ve önemli kavşak noktalarını birbirine bağlaması düşünülen Berlin-Bağdat Demir Yolu Projesi'nin İngiliz ve Rusların şiddetli itirazları yüzünden Doğu Anadolu bölümü iptal edilerek; Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul güzergahı, Konya-Adana-Halep-Musul güzergahı olarak değiştirilmiştir. Bkz. Karayemiş, a.g.t., s. 3. İstanbul Boğaz projeleri, İstanbul-Sivas-Bağdat, İstanbul-Tuna-Adriyatik, Orta Doğu demiryolu projeleri, Afyon-Antalya, Samsun-Sivas-Erzurum ve Trabzon-Erzurum demiryolu projeleri iptal edilen demiryolu projelerinden bazılarıdır. Bkz. Akbulut, a.g.t., s. 227; Osman Kaleli, “Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesinde Demiryolu İnşa Tasarımları”, *Karadeniz Uluslararası Bilim Dergisi*, S. 9, 2001, s. 158.

Çıkar çatışmaları üzerinden yürütülen demiryolu projelerinin en önemli özelliği verilen imtiyazların içerisinde saklıdır. Bu imtiyazlardan önemli olanlarını şu şekilde sıralayabiliriz:²⁴

- a) Kilometre başına kâr garantisi*
- b) Çok uzun süreli hat işletme hakları (imtiyaz süreleri),
- c) Kilometre garantisi sağlanmadığı takdirde aradaki farkın Osmanlı Devleti'nce karşılanması ve birtakım vergi ve resimlerin garanti olarak gösterilmesi,
- d) Demiryolu hatlarının geçirileceği güzergâhların, devlet hazinesi kapsamında ya çok düşük istimlak bedelleri veya bedelsiz olarak verilmesi,
- e) Hat boyunca orman ve taş ocaklarından bedelsiz olarak yararlanılması,
- f) Hattın yapım ve bakımı için gereken malzemelerin gümrüksüz olarak ithal edilmesi,
- g) Hat güzergâhlarının sağından ve solundan geçtiği farz edilen, bazen 20 bazen 40 km'ye kadar olan sahadaki tüm maden (petrol dâhil) alanlarının işletme hakkının tanınması,²⁵

Proje adı	Hat uzunluğu (km)	Projeyi alan ülke	Yapım yılı	Yıllık kar garantisi	İmtiyaz süresi(Yılı)	Güzergah üzerindeki imtiyaz genişliği
İzmir-Aydın demiryolu	609	İngiltere	1856-1866	% 6 (50 yıllığına)	50	45 km
İzmir-Kasaba(Turgutlu)	702	İngiltere	1863-1890	% 6	-	-
Rumeli Demiryolları	1279	Avusturya	1870-1896	22000 frank	99	-
Köstence – Çernovada hattı	66	İngiltere	1857-1860	-	99	-
Ruscuk-Varna	224	İngiltere	1863-1866	-	99	-
Anadolu-Bağdat demiryolu	1498	Almanya	1888-1912	15000 Frank	99	20
Yafa-Kudüs hattı	87	Fransa	1888-1892	-	71	-
Beyrut –Şam-Müzeyrib Demiryolu	246	Fransa	1891-1895	-	99	-
Hayfa-Akka-Şam Demiryolu	230	İngiltere	1882-1893	-	99	-
Samsun-Sivas-Erzurum Demiryolu Hattı	-	İngiltere	1857	% 7	99	48

²⁴ Osmanlı Devleti, demiryolu projelerinin sınırlarının en az 10 mil gerisinden inşa edilecek şekilde, askeri öneme haiz konulara dikkat etmeye çalışmıştır. Bkz. Öztürk, a.g.t., s. 48-50.

* Kilometre Garantisi: Demiryolu yapımında yapılacak hatlarda asgari kazanç garantisinin ihaleyi alan şirkete verilmesidir. İşletmeye açılan hat beklenen kazançtan az olursa Osmanlı Devleti aradaki farkı o şirkete ödemek zorundaydı. Bunun sonucu ise; yarma, viyadük ve tüneller gibi masraflı aşamaların yapılmayarak hatların gerekmediği halde uzatılmasına neden olmuştur. Bkz. Muzaffer Deniz, “Resmi Belgelerde Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi 1924-1942”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.3/4, 2011, s .25 ; Karayemiş, a.g.t., s. 25.

²⁵ Söz konusu imtiyazlar nedeniyle büyük bir ekonomik borçlanmaya giden Osmanlı Devleti'nin bu borçları 1954 yılına kadar ödenmeye devam edilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 23.

Öztürk, a.g.t., s. 51 ; Akalan, a.g.t., s.13 ; Karayemiş, a.g.t., s. 8 ; Gülsoy, a.g.e., s. 45 ; Kaleli, a.g.m., s.158. Örsten Esirgen, a.g.t., s. 140.

Tablo 1. Demiryolu imtiyaz sözleşmelerine dair örnek demiryolu projeleri

Bu imtiyazların yanı sıra 1881'de kurulan Duyun-u Umumiye İdaresi'nin de Osmanlı demiryolu politikalarının şekillenmesinde önemli bir yeri vardır. Bu idarenin başkanlığını yapanların aynı zamanda demiryolu şirketlerinin yönetim kadrolarında yer almaları Avrupa sermayesinin kendi aralarında yürüttükleri denge siyasetinin de bir yansıması olarak kabul edilebilir.²⁶

ÜLKE	DMİRYOLU UZUNLUĞU(KM)	PROJELERE AİT TARİH ARALIĞI
İNGİLTERE	966	1856-1911
FRANSA	1497	1863-1894
ALMANYA	1498	1888-1912
RUSYA	224	1916
TOPLAM	4185	
Karayemiş, a.g.t., s. 8.		

Tablo 2: Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı sahibi ülkelere ait hat uzunlukları

Osmanlı Devleti'nin demiryolu teknolojisini üretebilecek yeterli bir sanayisi olmadığı gibi bu sistemi işletebilecek yetişmiş teknik elemanı da çok azdır.²⁷ İşletme ve teknik personelin tamamına yakını Osmanlı vatandaşı Ermeni ve Rumlardan oluşturulurken yerli Müslüman personel daha çok ray döşeme, hat tamiri gibi teknik ve uzmanlık gerektirmeyen işlerde istihdam edilmiştir.²⁸ Demiryollarına ait tüm teknoloji dışarıdan getirilmiş, işletme talimat ve yönergeleri dahi yabancı dille yazılmış²⁹ ve hatların kontrolü büyük ölçüde ülkedeki gayrimüslimlere bırakılmıştır.³⁰

2.2. Osmanlı Döneminde Açılan Önemli Demiryolu Hatları

1830 yılında, Chesny Projesi olarak adlandırılan, Akdeniz'den başlayıp, Bağdat ve Basra Körfezi'ne kadar uzanacak olan demiryolu hattı, Osmanlı toprakları üzerindeki ilk demiryolu projesi olarak kabul edilmektedir.³¹ Bu projede, İngiliz Lynch Şirketi'nin keşif sorumlusu olarak Albay

²⁶ Karayemiş, a.g.t., s.27.

²⁷ 1843 yılında kurulmaya başlayan Zeytinburnu Demir Fabrikası ile 1856'da, Sirkeci-Yalıköşkü Demir Fabrikası Osmanlı Devleti'ndeki sınırlı sayıda bulunan demir çelik fabrikalarıdır. 1830'lardan itibaren işletilen buharlı gemiler sayesinde ise belirli bir düzeyde buhar teknolojisinde birikim oluşmuş, "Fenni Makine" ve "Fenni ve Ameli Şimendiferdiçilik" adlı birkaç eser mevcuda getirilmiştir. Bkz. Mete Cankaya, *Cumhuriyet Dönemi Teknoloji Tarihi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Felsefe Bilim Tarihi Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2013, s. 156. 1912 yılında Behiç (Erkin) Bey'in demiryollarının işletilmesi konusunda yazdığı, "Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazardan tarihi, İstimali, ve Teşkilatı" adlı bu eseri 194 sayfalık eseri, Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları hakkında yazılan ilk millî kitap olup, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde bulunmaktadır. Bkz. Karayemiş, a.g.t., s. 53; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, GOA Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 53.

²⁸ Serhan Yücel, Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanivis, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.1/1, Mart 2016, s. 328.

²⁹ Talimat ve yönergelerin tamamı ile yazışma ve konuşmalar dahi Fransızcadır. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 58. Behiç Erkin, 1904 yılında Selanik İltisak (birleştirme) Hattı Muhafız Kuvvetleri müfettişi olarak görev yaptığı dönemde kalem aldığı bir raporda: "Demiryolu işletmesinde gayrimüslimler değil Türk memurlar kullanılmalıdır ve işletme lisanı Fransızca dili yerine Türk dili olmalıdır" tespitini yapmıştır. Bkz. Kıvırcık, a.g.e., s. 25.

³⁰ Millî Mücadele döneminde Anadolu-Bağdat Demiryolu Umum Müdürlüğü'ne atanan Behiç Erkin'in hatıralarında, tüm demiryolu çalışanlarının gayrimüslimlerden oluştuğunu ve bu memurların kaçmaması ve iyi niyetle çalışmaları için gerekli tedbirlerin alındığını bildirmektedir. Bkz. Ali Birinci, *Behiç Erkin*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010, s. 199. Demiryolu işletmeciliği tamamen Rumlar, Ermeniler ve yabancılar tarafından çalıştırılıyor, Türkler bilinçli olarak işe alınmıyordu. Bkz. Metin Aydoğan, *Atatürk ve Türk Devrimi*, Umay Yayınları, İzmir 2006, s. 318.

³¹ Albay Chesny, kendi adından esinlenerek adlandırılan bu projenin iptal nedenlerinden birisi de Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde buharlı gemilerin işletilme giderlerinin yüksek olmasıdır. Bkz. Öztürk, a.g.t., s. 45. Nehir projeleri Bağdat-Basra

Chesney görevlendirmiştir. Chesny, Anadolu-Bağdat demiryolu ve ulaşımı, Dicle ve Fırat nehirlerinin coğrafi yapısı ve ulaşım koşulları, ticari şartlar ve bölgenin siyasi ve sosyal durumunu inceleyerek olumlu bir rapor hazırlamıştır. Lucy Projesi olarak da isimlendirilen bu girişim, Osmanlı Devleti'nin verdiği sınırlı izin ve olumsuz coğrafi koşullar ile maliyetlerinin yüksek olması gibi nedenlerle 1836 yılında iptal edilmiştir.³²

Avrupa'da henüz demiryolunun ulaşımına açıldığı ilk yıllarda, Osmanlı topraklarında inşa edilmek istenen demiryolları İngilizlerin Mezopotamya'daki ekonomik çıkarlardan çok Hindistan yolunun daha verimli bir hale sokularak, kontrol altında tutabilmesi endişesini taşıyordu.³³

İngilizler Chesny Projesi'ni ertelemekle beraber, Fransızların Süveyş Kanalı Projesi üzerindeki çalışmalarının da etkisiyle, Bağdat-Basra Hattı'na alternatif olarak İskenderiye-Kahire demiryolu inşası için Osmanlı Devleti'nden gerekli imtiyazı 1850 yılında yeniden temin ettiler. 1850'de yapımına başlanılan proje 1856 yılında işletmeye açılmıştır. İskenderiye-Kahire demiryolu Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu olmuştur.³⁴ 1860'da tamamlanan Köstence-Çernovada Demiryolu Hattı Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki, İzmir-Aydın Projesi ise Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu işletmeleridir.³⁵

Osmanlı Devleti olumsuz ekonomik ve siyasi şartlara rağmen, 1871'den itibaren kendi demiryollarını yapmaya gayret sarf etmiştir.³⁶ Bunun en önemli örneği Hicaz Demiryolu Projesidir: 1900-1908 yılları arasında yapımı gerçekleştirilen ve 1464 km hat uzunluğunda olan bu proje Osmanlı Devleti'nin kendi milli kaynaklarıyla yürütülmeye çalışılmıştır. Hicaz Demiryolu Hattı, II. Abdülhamit'in Osmanlı'nın güney eyaletleri ile hızlı ulaşım sağlayarak Panislamizm politikasını daha etkili bir şekilde yürütmek için planlanmıştır.³⁷ Projenin finansmanında devlet sermayesi ve ülke genelinde açılan yardım kampanyalarının gelirleri kullanılmış, inşaatının büyük bir bölümünde yerli mühendisler ile beraber yerli usta, işçi ve askerler çalıştırılmıştır.³⁸

Osmanlı demiryollarındaki asıl ilerleme XIX. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşmiş ve 1918'e kadar devam etmiştir. İzmir-Aydın, Anadolu, Rumeli, Bağdat ve Hicaz demiryolları belli başlı hatlardır.³⁹

demiryolları projesinin bir parçasıdır. Bkz. İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayınları, Ankara 2007, s. 25.

³² Ekinci, a.g.e., s. 30.

³³ Ekinci, a.g.e., s. 25; Gülsoy, a.g.e., s. 23.

³⁴ Söz konusu hattın yapımı 1837 yılına kadar gitmektedir. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın İngilizlerin zorlamasıyla başlattığı bu projeye demiryolu inşaatının başlamasından kısa bir süre sonra uzun bir süre ara verilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 12; Gülsoy, a.g.e., s. 25.

³⁵ Gülsoy, a.g.e., s. 27 ; Bernard Lewis "Modern Türkiye'nin Doğuşu" adlı eserinde Osmanlı demiryolları gelişmesindeki en önemli adımların, "tam bir demiryolu inşası patlaması" şeklinde görüldüğü 1885 yılını işaret etmektedir. 1885 yılına kadar inşası tamamlanan demiryollarının uzunluğu birkaç yüz milden birkaç bin mile çıkartılmıştır. Bkz. Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Arkadaş Yayınları, Ankara 2008, s. 251.

³⁶ Hicaz Demiryolu'ndan önce 1873'de inşa edilen Haydarpaşa-İzmit Hattı, Hicaz Demiryolu'nun inşasıyla beraber Suriye-Filistin bölgesinde yeni şube ve hatlara ilave olarak 121 km demiryolu hattı Osmanlı Devleti eliyle gerçekleştirilmiştir. Bkz. Gülsoy, a.g.e., s. 53; Nesrin Kamberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914", *Vakanüvis, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 3, 2018, s. 160.

³⁷ Proje 2200 km olarak planlanmış ve Şam'da bir "İnşa Müdürlüğü" kurulmuştur. Bkz. Yavuz Haykır, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2011, s. 128.

³⁸ Hicaz Demiryolu'nun inşasında çok sayıda mühendise ihtiyaç duyulmuş, fakat Osmanlı Devleti'nde mühendis sayısının hem yetersiz olması hem de demiryolları üzerinde uzmanlaşmış mühendislerin olmayışı ilk etapta bölgeye gönderilen 12 yerli mühendisin projenin ilerlemesinde gösterdikleri yavaşlık nedeniyle İtalya, Fransa ve Almanya'dan mühendis tedariki yapılmıştır. Bkz. Gülsoy, a.g.e., s. 79 ; Öztürk, a.g.t., s. 76.

³⁹ Aksoy, a.g.t., s. 82.

birikimini elinde tutan ülkeler için demiryolları bir sonuç olduğu kadar, aynı paralelliği yakalayamamış Osmanlı Devleti gibi ülkeler için bir neden teşkil etmektedir.⁴⁷ Ham madde ve yeni pazarlara ihtiyaç duyan kapitalizm genişleme çabasındadır. Osmanlı Devleti ise dünyada hızla gelişen demiryolu teknolojisini ülkesinde tesis ederek sanayisini iyileştirmeyi hedeflemektedir. Bu paralellik içerisinde demiryollarının ülkeye girmesi kolaylaşmıştır. Ancak, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik durumun yetersizliği karşısında, Avrupa ülkelerine tanıdığı ticari imtiyazlar nedeniyle, çok cılız olan yerli sanayisinin de sonunu hazırlamış, dışa bağımlılık kaçınılmaz hale gelmiştir.⁴⁸ Kısa vadede olumlu sonuçları olsa bile orta ve uzun vadede yaşanan büyük maddi kayıplar nedeniyle kalkınma sürecinde olumsuz yansımalarının olduğu da bir gerçektir.⁴⁹

3. Milli Mücadele'de Demiryolları

Osmanlı Devleti açısından, I. Dünya Savaşı'ndan alınan yenilginin nedenleri arasında ülke genelinde yeterli ulaşım ağının olmaması rahatlıkla söylenebilir.⁵⁰ Son derecede önemli bu eksikliğin giderilmesi için yarım asırdır verilen mücadelede geç kalındığı kadar paylaşım mücadelesinin de en acımasız dönemine rastlanmıştır. Milli Mücadele'ye girilirken Anadolu'daki demiryolu hatları şunlardır:

1. Anadolu Demiryolu Hattı (İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara)
2. Bağdat Hattı (Afyon-Konya-Adana)
3. Mersin-Tarsus-Adana
4. İzmir-Aydın
5. İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon-Eğirdir.
6. İzmir-Manisa-Soma-Bandırma
7. Mudanya-Bursa.

İttifak güçleriyle aynı kaderi paylaşan Osmanlı Devleti, Mondros Mütarekesi'yle, mevcut tüm demiryollarını da işgal kuvvetlerine devretmeyi kabul etmiştir.⁵¹ Mütareke ile Osmanlı Devleti tam bir parçalanma sürecine girmiş ve hiç zaman yitirilmeden elde kalan askeri ve sivil kadrolarla Milli Mücadele süreci başlatılmıştır

Mütarekenin imzalanmasıyla birlikte, Fransızlar Avusturyalı girişimcilerin yaptığı Rumeli Demiryolları ile Almanlar tarafından yapılan Anadolu-Bağdat Demiryollarının Konya-Adana-Halep-Nusaybin kısmını, İngilizler ise Anadolu Demiryollarının Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya kısmını işgal etmişlerdir.⁵² Kafkas Demiryollarının Gümrü-Culfarz-Tebriz ile Gümrü-Karakilise ve Gümrü-Arpaçay kısımları 1 Ocak 1920 tarihine kadar Ermenilere teslim edilmiştir.⁵³ Suriye, Hicaz ve Filistin demiryolları kaybedilmiş, Misk-ı Milli sınırları içerisinde yaklaşık 4000 km demiryolu hattı kalmıştır. Bu hatlardan sadece Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara, Anadolu-Bağdat, İzmir-Kasaba hatlarının işgal dışındaki bölümleri ile Köşk-Eğirdir demiryolu milli kuvvetlerin kontrolündedir. Geriye kalan tüm demiryolu hatları işgal kuvvetlerinin kontrolü altına girmiştir.⁵⁴ Dört

⁴⁷ Aksoy, a.g.t., s. 75.

⁴⁸ Örneğin, Eğirdir ve Isparta demiryollarının bulunduğu bölge de bundan nasibini almıştır. Bôcüzade Süleyman Sami, Eğirdir demiryolunun açılmasıyla Isparta esnafının tamamen İzmir'e yöneldiğini, İzmir'den getirilen ucuz Avrupa mallarının Isparta sanayisini zamanla gerilettiğini bildirmektedir. Bkz. Selçuk demirgil, *Mazideki Isparta C. I*, Isparta Belediyesi, Isparta 2007. s. 423.

⁴⁹ Şen, a.g.m., s. 122.

⁵⁰ Örneğin, 1920'de Erkanı Harbiye-i Umumiye Riyasetinin bir raporuna göre; I. Dünya Savaşında Karadeniz'de birçok savaş gemisinin batması, Şark Ordusu'nun Soğanlı Dağları'nda donması sonucu mukavemet edecek gücü kalmayan ordunun geri çekilerek birçok ilin düşman eline geçmesiyle yaşanan büyük insan ve malzeme kayıpları hep Doğu Anadolu'da ki demiryolu eksikliğinden kaynaklanmıştır. Bkz. Karayemiş, a.g.t., s.62.

⁵¹ Mondros Mütarekesi'nin 8, 10, 15 ve 20. maddeleri demiryollarıyla ilgilidir. Bkz. Heyet, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Atatürk Araştırma Merkezi, C. I, Ankara 2011, s. 135.

⁵² Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomik Sorunlar*, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ankara 2001, s. 66.

⁵³ Özdemir, a.g.e., s. 68.

⁵⁴ Milli Mücadele sürecinde demiryolu hatlarından bir kısmı tamamen bir kısmı süreç içerisinde el değiştiren demiryolları için Bkz. Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1990, s. 89. Temmuz 1921 tarihi itibarıyla Batı Cephesi ulaştırma hizmetlerinde sadece 18 lokomotif ve 584 vagon bulunmaktaydı. Bkz. Genkur. Heyet, *Türk İstiklal Harbi*, C. IV, Genkur. Basımevi, Ankara 1974, s. 567.

ayrı şirket yönetimindeki Anadolu Demiryolları hatlarının merkezleriyle olan irtibatlarının kesilmesiyle işletmeler başsız kalmıştır.⁵⁵

Savaş sırasında, işgal birlikleri Marmara ve Ege bölgesinde bulunan demiryolu hatları üzerinden lojistik ikmallerini etkili bir şekilde kullanmışlar ve Polatlı'ya kadar sokulabilmişlerdir. Milli Kuvvetler ise mevcut demiryollarını işletmede büyük zorluklar yaşarken, Doğu Anadolu ve Karadeniz'e ulaşan demiryolu hatlarının bulunmayışı nedeniyle Doğu ve Batı Cephesleri arasında asker ve malzeme nakli ile bölgede çıkan iç isyanların bastırılması konusunda önemli sorunlar yaşamıştır.⁵⁶ Rusların Milli Mücadele'ye destek için gönderdikleri askeri malzemeler Rusya'ya yakın limanlara çıkarılıp, Samsun ve İnebolu üzerinden Anadolu içlerine ulaştırılmıştır. Özellikle İnebolu, Karadeniz'i Ankara'ya bağlayan karayolu başlangıcıdır. Bu yol son derece bozuk eski bir kervan yolundan ibarettir.⁵⁷ Demiryollarının eksikliğini en çok hissettiren yol bu olmuştur: Şevket Süreyya Aydemir'in "Tek Adam" adlı eserinde cephe gerisindeki insan ve malzeme naklini şu şekilde resmeder:

"... Memlekette yol yoktu. İstanbul demiryolu Ankara'da bitiyordu. Onun da ancak Eskişehir doğusunda küçük bir parçası elde bulunuyordu.... Şark cephesinden Garp cephesine iyi kötü gönderilecek bir cephane sandığının istenilen yere varabilmesi için, kuş uçuşu ile en az 1200 km'lik bir yol aşması lazımdı... İnebolu'dan Ankara'ya en az bir haftada varılabiliyordu. Ama bu yoldan Ankara'ya gelip dönecek vasıta eğer bir kağıt ise, onu sürenlerin ortalama bir aylık yolu göze almaları lazımdı. Hâlbuki nihayet birkaç yüz kilo yük alacak bir kağıdın hayvanları ile onu sürenlerin, bu yol için neredeyse bir kağıt yükü yiyeceğe, yeme ihtiyacı vardır. Oysa Anadolu neredeyse açtı..."⁵⁸

İstanbul'un işgalinden hemen sonra, 20 Mart 1920'de, Anadolu Demiryolları, Heyet-i Temsiliye'nin kontrolü altına girmiştir. 20. Kolordu Komutanlığı'nın 23 Mart 1920 tarihli emriyle Anadolu Hattının Haydarpaşa-Arifiye dışında kalan hatlar ile, Bağdat Hattı'nın, askeri makamların gözetimi ve koruması altında yürütüleceğini "Şimendifer Hututu Askeri Müfettişliğine" bildirmiş, kumpanyaların mali işlerine karışılmayacağını ve kumpanya çalışanlarının görevlerini tam bir güven ortamı içerisinde yürütmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını isteyerek, Ankara-Sivas Dar işletmeleri Müdürü Vasfi Bey, Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliği'ne getirilmiştir.⁵⁹ Vasfi Bey göreve başladıktan hemen sonra mevcut demiryollarının durumu hakkında bir rapor hazırlamıştır. Raporda, kumpanyalarda kalan memurların işlerini aksatmadan yürütmeye çalıştıklarını, görevlerin aksamadan yürütülmesi için ek düzenlemeleri sıralayarak görevlilere dışarıdan müdahale edilmemesini ve yeni düzenlemelerle birlikte işletme giderlerinin ancak %20'sinin demiryolu taşımacılığından karşılanabileceğini bu nedenle ek bir ödeneğin tahsis edilmesini istemiştir.⁶⁰

BMM'nin açılmasıyla beraber, 18 Temmuz 1920'den itibaren mevcut tüm demiryolları hatlarına İcra Heyeti'nce el konulmuştur. Nafia Nezareti'nce çıkarılan yazıda; "İmtiyaz antlaşmaları gereğince; Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin işletme ve işlemlerine doğrudan doğruya el konulmuştur" denilmektedir. İmtiyaz Antlaşması'nın savaş halinde uygulanmasına izin verdiği madde, I. Dünya Savaşı'nda olduğu gibi bir kere daha uygulamaya konulmuştur.⁶¹

⁵⁵ Suavi Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, s. 64.

⁵⁶ Müderrisoğlu, a.g.e., s. 90.

⁵⁷ Müderrisoğlu, a.g.e., s. 391.

⁵⁸ İnönü Savaşları sırasında Eskişehir'den Ankara'ya bir trenin 22 saatte geldiği belirtilmektedir. Bkz. Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam (1919-1922)*, C. II, Remzi Kitapevi, İstanbul 2006, s. 463.

⁵⁹ 19 Temmuz 1920 tarihinde demiryollarının işletilmesi BMM İcra Heyetine verildikten sonra, "Anadolu-Bağdat Demiryolu Umum Müdürlüğü" Anadolu, Bağdat ve İzmir-Kasaba hatlarının işgal altında kalmayan bölümlerden sorumlu tutulmuş, İşgal altında bulunmayan Köşk-Eğridir Hattı'nın sorumluluğu ise Nazilli Heyet-i Temsiliyesi bünyesinde oluşturulan "Aydın Hattı Köşk-Eğridir İşletme Müdürlüğüne" verilmiştir. Bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması", *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, s. 126; Zeki Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, C. II, Ankara 1996, s. 439.

⁶⁰ Raporda, Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nda görevli olan ve İngilizlerle berber gitmeyen şube müdürlerinden birinin dışında gayrimüslim olduğunu belirterek işletme faaliyetlerinin bu kadro ile yürütüleceğini belirtmiştir. İstenilen 70 bin liralık ödenekten sadece 16 bin lirası gönderilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 53.

⁶¹ Özdemir, a.g.e., s. 68, 5 Mart 1903 tarihli *Bağdat Demiryolu* imtiyaz şartnamesinin 26. maddesinin birinci fıkrası; "Devlet-i Âliye esna-yı muharebede ve evkat-ı sairede... ledelhace Hükümet-i Seniyye demiryolu kâffe-i vesait-i nakliye ve edevat-ı sairesile beraber yed-i idaresine almak ve demiryolları memurlarını istihdam eylemek salahiyetini haiz olacaktır..." denilmektedir. Bkz. Örsten Esirgen, a.g.t., s. 221.

19 Temmuz 1920'den itibaren BMM'i İcra Heyeti namına Anadolu, Bağdat Hattı işletmesine, Erkanı-Harp subayı olarak, Eskişehir Umum Müdürlüğü kısmına atanan Behiç Bey getirilmiştir.⁶² Behiç Bey, Ağustos 1920'de İcra Heyeti'ne sunduğu raporda: Demiryolu hatları işletmesinde büyük karışıklıklar yaşandığını, birçok demiryolu memurun İngilizlerle gitmesi ve mevcut gayrimüslim memurların da can güvenliklerinin bulunmaması nedeniyle⁶³ Umum Müdürlüğü İdaresi'nin teşkilatlandırılmadığını, işletme giderleri ile mazot ve kömür tedarikinde imkansızlıklar yaşandığını bu yüzden bir buçuk aylık mazot kaldığını, maaşların dahi ödenemediğini, demiryollarında adeta bir anarşinin hakim olduğunu söylemektedir.⁶⁴ Behiç Bey'in söylediği imkansızlıklar o boyuttaydı ki; demiryolu sevkiyatları sırasında odunları biten lokomotif kazanlarında birçok kez vagon tahtalarının yakıldığına şahit olunmuştur.

Behiç Bey'in üzerinde özellikle durduğu konu, demiryolu işletmesine asker, sivil, ilgili ilgisiz her kesimden müdahale edildiği ile ilgili şikayettir. Tüm bu aksaklıkların giderilmesi maksadıyla Ankara Hükümeti 24 Temmuz 1924 tarihinde ilk kez milli bir demiryolu politikasını uygulamaya sokarak demiryollarının tamamına el koymuş, bütçelerini millileştirmiş, yabancı şirketler elinde bulunan demiryollarının memur ve işçilerini ise hükümet memuru saymıştır.⁶⁵ Bu kararla beraber kontrolümüz altındaki tüm hatların yönetimi için "Anadolu Demiryolları Umum Müdürlüğü" adı altında yeni bir teşkilatlanmaya gidilmiştir.⁶⁶

Kontrolümüzdeki demir yollarının işletilmesinde karşılaşılan personel eksikliği ve yetersiz mali durum gibi sorunlara ilaveten düşmanın tutunacağı yerlerde demiryolu hatlarının ve köprülerinin tahribi ve işletilen hatların onarılması faaliyetlerini de ekleyebiliriz. Bu amaçla, Yahşihan'da, tabur seviyesinde bir birlik konuşlandırılmıştır.⁶⁷

Kütahya-Eskişehir Muharebelerinden sonra 20 Temmuz 1921'de Eskişehir'in Yunan kuvvetleri tarafından işgaliyle önemli bir miktarda demiryolu taşıtı ve yedek malzeme bırakılmak zorunda kalınmıştır. Milli kuvvetlerin geri çekilmesi sırasında demiryolu hatları üzerindeki sivil, teknik personelin de demiryolu hatlarını terk etmesi nedeniyle tüm çekilme işlemi Demiryolu Taburu tarafından yerine getirilmiştir.⁶⁸ Eskişehir'in işgaliyle birlikte Ankara'ya çekilen Demiryolu idare merkezi 17 Aralık 1921 tarihinde Behiç Bey'in başkanlığında Konya'ya nakledilmiştir.⁶⁹

Sakarya Savaşı'na kadar kontrol altında tutulan demiryolu uzunluğu 1067 km iken⁷⁰ Yunan kuvvetlerinin Polatlı'ya kadar ilerlemesi üzerine, Ankara-Polatlı (80 km.), Yenice-Konya-İshaklı (681 km.) ve İzmir-Aydın demiryolu hattının bir uzantısı olarak 1912'de İşletmeye açılarak, Milli Mücadele

⁶² **Behiç Erkin**; 5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul'da doğmuştur. 1894 tarihinde Askeri Rütiye'yi, 1895 yılında Askeri İdadî'yi, 1908 tarihinde Harp Okulunu, 1901 tarihinde Harp Akademisi'ni bitirmiştir. 1910-1912 yılları arasında Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Erkin, 15 Temmuz 1920- 25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönem Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü yapmıştır. Bu Dönemlerde çok zor şartlarda genel müdür olarak mücadele etmiş ve milli mücadeleye büyük katkılar sağlamıştır. 1926-1928 yılları arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Erkin, daha sonra sırası ile Budapeşte, Paris Büyükelçiliği yapmıştır. II. ve III. Dönem İstanbul Milletvekilliği, VII. Dönem Çankırı Milletvekilliği yapmıştır. Behiç Erkin 11 Kasım 1961 yılında vefat etmiş vasiyeti gereği Eskişehir'de hatların birleştiği üçgende, Konya-Kütahya-İstanbul makası içinde ki Enveriye İstasyonu'nda defnedilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s.55.

⁶³ 21 Temmuz 1921'de Batı Cephesi Kumandanı Ali Fuat Paşa, tren istasyonlarına asılan emrinde, şimendifer işine bilmeyenlerin karışmamasını, Hristiyan şimendifer memurlarına iyi davranılmasını istedi. Millet'in onlara bu konuda söz verdiğini anlattı. Bkz.; Sarıhan, a.g.e., C.III, s. 137.

⁶⁴ Behiç Bey'in verdiği bilgiye göre Lefke-Adapazarı arasında 4 istasyon memuru ile bir doktorun öldürülmüş ve 3 yol bekçisi de aileleri ile beraber, kaybolduğunu, dolayısıyla şahsi emniyetin bulunmadığını rapora eklemiştir. Bkz. Birinci, a.g.e., s. 199.

⁶⁵ Sarıhan, a.g.e., C. III, s. 141.

⁶⁶ Bu hatlar şunlardır: Büyükderbent-Eskişehir-Ankara (485 km.), Eskişehir-Afyon-Konya (441 km.), Konya-Kelebek (347 km.) Uşak-Afyon (135 km.). Bu teşkilatın adı 26 Ağustos 1920'de "Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü" olarak değiştirilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 56.

⁶⁷ Tren katarlarına ve İstasyonlara saldırılması, köprü ve hatların tahrip edilerek düşman ilerleyişini yavaşlatmak gibi Kuvayı Milliye'nin üstlendiği görevleri sayabiliriz. Demiryolu birlikleri ise 3 bölük işletme bir bölük onarım birliği olarak teşkilatlandırılmış ve Eskişehir, Afyon mıntıklarında görevlendirilmişlerdir. Bkz. Karayemiş, a.g.t., s. 83.

⁶⁸ Karayemiş, a.g.t., s.293.

⁶⁹ Behiç Bey, 4 Ocak 1922 tarihinde Nafia Vekâleti'ne çektiği telgrafta, tecrübeli tüm memurların işten çıkarılmış olduğunu, alınan memurların ise son derece acemi olduklarını ve Fransızca olan demiryolu lisanından anlayan kimsenin bulunmadığını rapor etmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 68.

⁷⁰ Eskişehir-Konya 434 km, Alayurt-Kütahya 10 km, Konya-Ulukışla 237 km, Osmaneli-Eskişehir 118 km, Eskişehir-Ankara 268 km ve Aydın-Eğirdir hatları olmak üzere 1067 km'dir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 51.

döneminde işgale uğramamış önemli bir ikmal noktası olan Dinar-Eğirdir Demiryolu Hattı'nı da (94 km.) eklediğimizde toplamda 855 km'lik bir demiryolu kalmıştır.⁷¹

Savaş ortamında mali bunalım, yedek parça ve yakıt sorunlarının dışında demiryollarına asıl darbeyi birçok hatta gayrimüslim personelin işten el çektilmesi üzerine yaşamıştır. Müslüman ve Türk teknik personelin yok denecek kadar az olması nedeniyle, hem, kullanılan demiryolu araçları yıpranmış, hem de can ve mal güvenliği tehlikeye girmiştir. Bu durumun farkında olan Behiç Bey'in girişimleri ile işlerine son verilen bir gurup gayrimüslim demiryolu çalışanı işe geri alınmıştır. Fakat bu aksaklık Milli Mücadele'nin her safhasında yaşanmaya devam etmiştir.⁷²

Büyük Taarruz'un hazırlık safhasında ordu için gerekli malzemelerin nakilleri, asker taşınması için elde mevcut tüm demiryolu imkânları kullanılmıştır. Büyük Taarruz'un sıklet merkezi planlanırken, ordunun büyük bir kısmının Afyon-Konya demiryolu çevresinde konuşlandırılmasına dikkat edilmiştir.⁷³ Konumuzla alakalı olarak, Antalya ve Burdur üzerinden sevk edilen insan ve malzeme sevkinde Eğirdir demiryolu çok önemli bir görev üstlenmiştir. Bu hat sayesinde Konya-Akşehir-Eğirdir Gölü ve Eğirdir-Dinar Demiryolu Hattı ile karayolu-göl-demiryolu tamamlamalı bir sevk hattı kurulmuş ve bu hat üzerinden tonlarca malzeme taşınmış binlerce insan cepheye sevk edilmiştir.⁷⁴

Milli Mücadele, 9 Eylül 1922'de, İzmir'e giren Türk Ordusu'nun kesin zaferiyle sonuçlanmıştır. Gözler, ileri harekât için kuzey-batı yönüne çevrildiğinde her iki taraf savaşı sonlandırmak için 11 Ekim 1922'de Mudanya Ateşkes Antlaşması'nı imzalamışlardır. Bu antlaşmanın hemen sonrasında, TBMM hükümeti, yabancı şirketlere ait el koyduğu demiryollarını şirketlere devretmeye başlamıştır.⁷⁵

4. Lozan Antlaşması'nda İmtiyazlar ve Demiryolları

20 Kasım 1920'de açılan Lozan Konferansı'nda demiryolları ile ilgili konular “İmtiyazlar” hakkındaki görüşmelerde ele alınmıştır. İmtiyazlar konusunda, “Mali ve İktisadi Meseleler Komisyonu” adı altında bir alt komisyon kurulmuştur. Bu alt komisyon da kendi içinde beş alt komisyon ayrılmış, demiryolları, ikinci alt komisyon olan “ Ulaştırma, Taşıma ve Haberleşme “ (Limanlar, demiryolları, posta, telgraf) adlı komisyonda ele alınmıştır.⁷⁶

Lozan Konferansı'nda İtilaf Devletleri, 1914'ten geçerli olmak üzere Osmanlı topraklarında imtiyaz edinmiş yabancı şirketlerin haklarının aynen korunmasını, hatta zamanın koşullarına göre yenilenmesini, imtiyaz sürelerinin 1 Ağustos 1914 ile antlaşmanın imzalanacağı tarihe kadar geçen zaman kadar uzatılmasını, anlaşmazlıkların hakem heyetine götürülmesi ile Osmanlı Devleti'nin İttifak Devletleriyle yaptığı tüm imtiyaz anlaşmalarının iptal etmesini talep etmişlerdir.

Türk tarafı ise anlaşmazlıkların Türk mahkemelerince çözülmesini, şirketlerin haklarıyla beraber yükümlülüklerinin de konuşulmasını, savaş sırasında şirketlere ait demiryollarının Türk Hükümeti'nce kullanılmasından doğan tazminatın ödenebileceğini ve imtiyazların tekrar uzatılmasına karşı çıkarak, yabancı sermayeli Türk şirketlerinin görüşmelere dahil edilmemesi gerektiğini bildirmiştir. Dolayısıyla Türk Heyeti, devletin egemenliğini kısıtlayacak, mali ve idari imtiyazları tanımayacaklarını kesin bir dil ile ifade etmişlerdir.

Türk tarafı belirli aralıklarla, Lozan Konferansı'nın gidişi hakkında, TBMM'ni bilgilendirmiştir. Konferans 4 Şubat 1923'de kesintiye uğrayarak dağılmıştır. Bu devre arasında iki

⁷¹ Firdevs Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2008, s. 25; Recep Bozkurt, Milli Mücadelede Eğirdir Menzili ve Eğirdir Bahriye Müfrezesi, *Tarihi Kültürel ve Ekonomik Yönleri ile 1. Eğirdir Sempozyumu*, Bildiriler, Ağustos 2001, s. 199; <https://www.dinar.bel.tr/izmir-dinar-demiryolu-acilisi/>.

⁷² Behiç Bey gibi kendini Demiryolu işletmeciliğinde ispatlamış ve TSK'nın elinde bulunan ender bir şahsiyet olmasına rağmen defalarca, gayrimüslim memurları koruyor, suçlamasıyla şikayete maruz kalmıştır. Buna rağmen Mustafa Kemal Paşa ve Rauf Bey'den gördüğü destekle üzerine aldığı hayati görevi sonuna kadar devam ettirmeye çalışmıştır. Bkz. Kaynak, a.g.t., s. 71.

⁷³ Eskişehir-Afyon Demiryolu Batı savunma cephesinin gerisinde bulunması bu hattı savunan tarafa kuzey-güney doğrultusunda kuvvet kaydırma imkanı vermektedir. Bkz. Genelkurmay, Heyet, *Türk İstiklal Harbi*, C. VI, Genkur. Basımevi, Ankara 1967, s.18.

⁷⁴ Bozkurt, agb, s.200.

⁷⁵ Tekeli, a.g.m., s.128.

⁷⁶ Seda Örsen Esirgen, “ Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar sorunu”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Haziran 2012, s. 91.

önemli gelişme yaşanmıştır: İlki, 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir İktisat Kongresi'nin toplanması, ikincisi ise Chester Demiryolu Projesi'nin 9 Nisan 1923 tarihinde TBMM'ce onaylanması olmuştur.⁷⁷

Lozan Konferansı, 23 Nisan 1923'de çalışmalarına kalındığı yerden devam etmiştir. İmtiyazlar konusunda daha hızlı bir ilerlemenin sağlanabilmesi için Ankara Hükümeti'nin ilgili şirketlerle direkt görüşmesi teklifi Fransız temsilcileri aracılığıyla Türk tarafına iletilmiştir. Teklif Ankara Hükümeti'nce uygun görülerek şirketlere çağrı yapılmış, yedi şirket çağrıya olumlu cevap vermiştir.⁷⁸ Bu şirketler ile yürütülen görüşmeler sonucu, 27 Haziran 1923'de Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi ile Üsküdar, Kadıköy Fransız şirketleriyle, 3 Temmuz'da ise İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'yle anlaşmaya varılmıştır.

İmtiyazlar konusunun imzalanacak anlaşmaya girmemesi konusunda kesin tavrını ortaya koyan Türk tarafı, 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşması'na imza atmış ve antlaşmada imtiyazlar ve imtiyazlı şirketler konusunda bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak, Türk Hükümeti'nce, anlaşmaya varılan şirketlerin dışında kalan ve bu şirketlerin haklarının korunması konusunda imzalanan, “*Osmanlı İmparatorluğunda Verilmiş Birtakım İmtiyazlara İlişkin Protokol ve Bildiri*” ile belli bir düzenlemeyi kabul etmiştir. Türk Hükümeti bu protokolle imtiyazlı şirketlere yeni bir imtiyaz hakkı da tanımamıştır.⁷⁹

5. Cumhuriyet Dönemi Demiryolları

“Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan”

1914 ile 1922 yılları arasında yaşanan tecrübeler Cumhuriyet dönemi demiryolları politikalarının oluşmasında belirleyici olmuştur. Bu amaçla; Cumhuriyetin kurucu kadrolarının öncelik verdiği konuların başında, ulaşım, daha açık bir ifadeyle, demiryolu ulaşımı gelmiştir. Bu politikanın şekillenmesinde Chester Demiryolu Projesi'nin kısaca incelenmesinde fayda vardır.

5.1. Chester Projesi

Cumhuriyet dönemine kadar Osmanlı Demir yollarını üç ana grupta toplayabiliriz:

1. Doğu Akdeniz (Mısır, Filistin, Lübnan, Suriye) Demiryolları
2. Rumeli Demiryolları
3. Anadolu-Mezopotamya Demiryolları.

Bu gurubun sonundaki Anadolu-Mezopotamya kısmını da kendi içerisinde,

1.Ege Bölgesi Demiryolları

2.İstanbul-Ankara-Konya Hattı

3.Kuzeyde Karadeniz'e, Kuzey doğuda Van'a ve güneyde Akdeniz'e uzanan hatlar olarak sınıflandırabiliriz. Chester Demiryolu Projesi bu son kısım ile ilgili bir girişimdir.⁸⁰

Chester Demiryolu Projesi Anadolu-Bağdat Demiryolu Projesi gibi büyük bir kalkınma projesidir: Bu büyük planlar, sadece ulaşım açısından değil güzergah boyunca maden, tarım, liman işletmeleri gibi yan alanlarla genişleyen bir yapıya sahiptir.⁸¹

İki dönemli bir girişim olan projenin ilk 1908-14, diğeri 1922-23 arasındadır. İlk girişim 1908'de bir Amerikan şirketi temsilcisi Dr. Glaskow tarafından başlatılmıştır. Proje, Meclis-i Mebusan'da görüşülerek ön bir anlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşma Meclis'te görüşülürken,

⁷⁷ İzmir İktisat Kongresi'nde konuşan Mustafa Kemal Paşa: “ Sermayeye ihtiyacımız vardır, kanunlarımıza riayet çerçevesinde yabancı sermayeye karşı değiliz...” diyerek Türkiye'nin tavrını ortaya koymuştur. Bkz. Esirgen, a.g.m., s. 100.

⁷⁸ Bu şirketler şunlardır: *İzmir-Kasaba Demiryolu, Şark Demiryolları, İstanbul ve Galata Rıhtımları, İzmir liman ve Rıhtımı, Galata Tünel, Dersaadet Tramvayı, İstanbul Elektrik ve İstanbul Su Şirketleri*. Bkz. Esirgen, a.g.m., s. 102.

⁷⁹ Bu Protokolle, 29 Ekim 1914 tarihinden önce usulüne uygun olarak imzalanan antlaşmalar kabul edilmiştir. *Amstrong – Vickers şirketi ile Regie Generale des Chemins de Fer Şirketleri* ile yeniden görüşülecek, eski imtiyazları iptal edilecek ancak mevcut durum tekrar gözden geçirilebilecektir. Eğer, şirketlerle anlaşmaya varılamaz ise bir bilirkişi heyeti oluşturulacak, bu heyet de görüşmeleri sonuçlandıramazsa İsviçre Federal Hükümeti, Bayındırlık Daire Başkanlığı'nca, I. Dünya Savaşı'na katılmamış ülkelerden belirlenen 3 kişilik bir listeden seçilecek bir temsilcinin hakemliğine başvurulacaktır. Bkz. Esirgen, a.g.m., s. 109.

⁸⁰ Bu grupta için, Bkz. Bülent Bilmez Can, “ Suya Düşen Bir Tatlı Hayal: Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi 1922-1923”, *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, s. 169.

⁸¹ Chester Projesi'ni iletecek şirkete verilecek imtiyazlardan en önemlisi olan, hattın sağından ve solundan geçecek 20'şer km'lik şerit içerisinde kalacak bölgedeki maden arama, iletme imtiyazı petrol bölgelerini de kapsamaktadır. Bu nedenle projeye daha çok petrol projesi olarak bakılmıştır. Bkz. Can, a.g.m., s. 170.

1870'lerden sonra Ermeni olaylarında zarar gören Amerikalıların tazminatı için İstanbul'da bulunmuş olan Amerikalı General Chester, aynı proje kapsamında başvuru yapan bir başka girişimcidir.⁸² Chester'in yaptığı teklif daha uygun bulunarak 1909 yılında Nafia Vekaleti ile bir ön sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme gereği yaklaşık 4400 km'lik bir demiryolu hattı inşa edilecek, imtiyaz süresi 99 yıl olacaktır. Bu hattın sağından ve solundan geçecek 20'şer km'lik alanda maden arama ve işletme yetkisi bu şirkete verilecektir. Chester Demiryolu Projesi, daha önce Anadolu-Bağdat Demiryolu Projesi'nde olduğu gibi İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya arasında önemli tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Hükümet'çe imzalanmasına rağmen, Meclis-i Mebusan'da uzun süre bekletilen proje hayata geçirilememiştir.⁸³

Chester Projesi Milli Mücadele döneminde tekrar gündeme gelmiştir. 1921-22 tarihleri arasında, ABD Ticaret Ataşesinin Ankara'ya yapmış olduğu ziyaretlerde Türk Hükümetinin demiryolu projelerine olumlu yaklaştığına dair izlenimler almıştır.⁸⁴ Lozan görüşmeleri yürütülürken, Türk tarafının, ABD'nin batılı devletlere karşı bir denge unsuru olarak kullanılmak istenmesi de Chester Projesi'ne sıcak bakılmasının bir başka nedenidir.

Proje ilk defa 30 Ocak 1923 tarihinde TBMM'ne sunulmuştur, Nisan ayının başında Mecliste yapılan görüşmelerde; dönemin en acil ihtiyacının ulaşım olduğu, Balkanlar, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele sırasında yaşanan acı tecrübelerin hafızalardaki yerini koruduğu ve yeterli ekonomik gücün bulunmamasının da dikkate alınmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur.⁸⁵ Görüşmeler sonucu 9 Nisan 1923'de imzalanan Antlaşmaya göre: Proje kapsamında 4400 km demiryolu yapılacaktır. Kilometre garantisi olmadan, hattın her iki tarafından geçecek 20'şer km'lik sahada tüm yeraltı yer üstü madenlerinin işletilmesi 99 yıllığına ilgili şirkete verilecektir. İlk altı ay içerisinde "Türk Anonim Şirketi" kurulacak ve hisselerinin yarısını Türklerin satışına sunulacak, yönetim kurulunun en az üçte biri Türk üyelerden oluşacak, yazışmalar Türkçe yapılacak ve anlaşmazlıklar Türk mahkemelerince çözüme kavuşturulacaktır. Şirketin yıllık karının %30'u (%12'lik vergi ve pay sahiplerine dağıtıldıktan sonra) devlete bırakılacaktır. Devlet, 30 sene sonra, hatların karşılığını ödeyerek, millileştirebilecektir.⁸⁶

Proje imzalanmasına rağmen yüklenici firma birçok kez erteleme talebinde bulunmuştur. Her defasında Türk Hükümeti'nce kabul edilen ertelemelere rağmen, ABD'nin projeye olan ilgisizliği daha Lozan Konferansları sırasında Türk tarafınca fark edilmiştir. Firma gerekli ortaklık ve sermaye bulma konusunda kendi hükümeti ve Amerikan sermayedarlarınca yalnız bırakılıp şirket içinde yaşanan anlaşmazlıkların da etkisiyle 1923 Aralık ayı içerisinde anlaşma Türk Hükümeti'nce iptal edilmiştir.⁸⁷

5.2. Demiryollarında Yeni Dönem

Türk milleti için zaferin bedeli çok ağır olmuştur. Genç cumhuriyetin moral ve motivasyonu yüksek olmakla birlikte asıl ve uzun süreli mücadelenin ülkenin bayındırlığı alanında verilmesi gerçeği tüm çıplaklığı ile ortadadır.

Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın direktifiyle ekonomik alanda yeni bir yol haritası çizmek ve ekonomik hedefleri tespit etmek için 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir iktisat Kongresi düzenlenmiştir.

⁸² 1908 yılında Chester'in hazırlattığı inceleme raporları Amerika'da tartışılmaya açılarak bölge kaynaklarının Amerikan çıkarlarına hizmet edeceği fikrini işleyerek, gerekli sermayeyi oluşturmaya çalışmıştır. Bkz. Gümüş, a.g.m., s. 186.

⁸³ Chester Demiryolu Hattı'nın son şekli şu şekildedir: Sivas'tan Van Gölü'ne, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt, Bitlis'ten geçen bir hat ile Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye ulaşan diğer bir hat takip edecek ve Akdeniz'e ulaşılacaktır. Yumurtalık'a ise bir liman yapılacaktır. Bkz. Nuran Klavuz, "Chester Demiryolu Projesi", *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, S. 1, C. I, 2012, s. 1038.

⁸⁴ Ankara Hükümeti yabancı ortaklıklara karşı olmadıklarını, Türk sermayesinin ortaklığında ve Türk kontrolünde olmak üzere tekliflere müsaade edebileceklerini bildirmiştir. Bkz. Klavuz, a.g.m., s. 1039.

⁸⁵ Görüşmeler esnasında projeye birlikte verilecek imtiyazlar hakkında kuşkuyla dile getirilmiştir. Tunalı Hilmi Bey yaptığı konuşmada: "Teknolojinin bu kadara hızlı ilerlediği bir dünyada 99 yıllığına verilecek bir imtiyazın kuşkuyla karşılanması gerekir" demiştir. Bkz. Klavuz, a.g.m., s. 1040.

⁸⁶ 99 yıl sonra, şirket çekileceği için tüm tesis ve hatlar olduğu gibi devlete terk edilecektir. Bkz. Can, a.g.m., s. 174.

⁸⁷ Bilmez Bülent Can'ın "Suya Düşen "Bir tatlı Hayat" Şarki Anadolu Demiryolları" isimli makalesinde Chester Projesi'nin başarısızlığa uğramasının nedenlerini şu şekilde izah etmektedir: Amerikan sermayesi, Türk tarafınca verilen imtiyazları yeterli bulmamıştır. Yüklenici firma sermaye açısından yetersizdir. Türkiye'de anti-emperyalist bir hükümet bulunmakta ve alınan askeri ve politik önlemlerin projenin geleceğini garanti etmemektedir. "Yeni Sömürgecilik" kavramı içerisinde, çokuluslu şirketlerin dünya rezervlerinin işletilmesi konusundaki ortak hareket etmek konusundaki tavırları. Bkz. Can, a.g.m., s. 188-196.

Kongrede alınan kararlar şunu göstermiştir ki; liberal ekonomik bir yapılanma hedeflenmekle beraber özel teşebbüsün elinde yeterli sermaye birikimi olmadığından karma ekonomik bir modelin uygulanması gereklidir.⁸⁸ Yabancı sermayeye karşı olmamakla birlikte cumhuriyet öncesi yaşanan tecrübeler ve son olarak Chester Projesi'nin başarısızlığa uğraması örneğinde olduğu gibi, demiryollarında izlenecek politikanın da milli esaslara dayandırılmasına karar verilmiştir.⁸⁹ Mustafa Kemal Paşa'nın kongrede yaptığı konuşmada, genç cumhuriyetin izleyeceği ekonomi politikası hakkında şunları söylemiştir:

“...Geçmişte ve özellikle Tanzimat devrinden sonra, yabancı sermaye, ülkede kural dışı ayrıcalıklara sahipti. Devlet ve hükümet, yabancı sermayenin jandarmalığından başka bir şey yapmıyordu. Artık, her medeni devlet ve millet gibi, yeni Türkiye buna razı olamaz; burasını esirler ülkesi yaptırmayız... Bütün millet, bütün dünya bilsin ki, bu millet tam bağımsızlığının sağlandığını görmedikçe, yürüdüğü yolda bir an durmayacaktır.”⁹⁰

5.3. Cumhuriyetle Birlikte Demiryollarının Gelişimi

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan demiryolu uzunluğu yaklaşık 4000 km kadardır. Türk Hükümeti, 1196 km'ni çeşitli antlaşmalarla, 2780 km'ni ise satın alarak millileştirmiştir. Cumhuriyet hükümetleri ilk on altı sene içerisinde, yaklaşık, 3200 km'lik demiryolu inşa etmiştir.⁹¹

DÖNEMLER	HAT UZUNLUKLARI
1920-1930	633
1930-1940	2484
1940-1950	374
1950-1960	288
1960-1970	423
1970-1980	183
1980-1990	66
Taşkın, a.g.t., s.43.	

Tablo 3 Cumhuriyet dönemi onar yıllık hat yapım uzunlukları

1923 yılı başlarında, Fethi Bey'in başbakanlığı döneminde, “Umur-ı Nafia Programı” adı altında genel bir ekonomik program hazırlanmıştır. Bu program incelendiğinde demiryollarının yapım ve işletiminin Türk veya yabancı şirketlere yaptırılması esası benimsenmiştir.⁹² Bu plan gereği Aydın Hattı, İzmir-Kasaba Hattı, Mudanya-Bursa Hattı ve Şark Demiryolu ve İzmir Limanı imtiyazları eski şirketlerine verilmiştir.

5.4. Demiryollarında Millileştirme

“Bir karış daha fazla demiryolu”

1924 yılında, şirketine iade edilmeyen tek hat olan, Anadolu Demiryolu Hattı imtiyazının yenilenmesi amacıyla, İnönü Hükümeti Nafia Vekili Muharrem Bey'in hazırladığı taslak TBMM'de ele alınmıştır. Görüşmeler sırasında, demiryollarının “millileştirilmesi” konusu gündeme gelmiş ve

⁸⁸ Kongrede yaptığı konuşmada, İktisat Vekili Mahmut Esat Bey: “... bazı hususlarda iktisadiyatımız devletleştirme usulünü takip edecek, bazı hususlarda iktisadi teşebbüslerini özel teşebbüslere terk edecektir”, Bkz. Deniz Ünlü, *İzmir İktisat Kongresi Kongre Öncesi Ekonomik Görünüm ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uşak 2012, s. 72.

⁸⁹ Kongrede, “Vesait-i Nakliye Meselesinde” alınan kararlar arsında; Memleketimizin iktisadi ana hatları olacak demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabulü ifadesine yer verilmektedir. Bkz. Ünlü, a.g.t., s. 162.

⁹⁰ Metin Aydoğan, <https://kuramsalaktarim.blogspot.com/2019/02/izmir-iktisat-kongresi.html>

⁹¹ Altan Taşkın, *Türkiye'de Demiryolları Sorunları ve Çözümleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Siyaset Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998, s. 48 ; Akalan, a.g.t., s. 96.

⁹² Yapılan imtiyaz antlaşmalarının başında Chester Demiryolu Projesi(4100 km), Adapazarı-Bolu Demiryolu Hattı (200 km), İzmir-Çanakkale Demiryolu Hattı (255km) ve Edremit-Palamutçuk (29 km) Demiryolu Hattı beklemektedir. Bkz. Tekeli, a.g.m., s. 129.

Umur-ı Nafia Programı'nın yeniden düzenlenmesine karar verilmiştir. Anadolu Demiryolu Hattı'nın stratejik öneminden dolayı Muvazene-i Maliye Encümeni'nce hattın millileştirilmesinin daha faydalı olacağı hükümete iletilmiştir.⁹³

Konu üzerinde 1-28 Ocak 1924 tarihleri arasında TBMM'de yapılan görüşmelerde, İsmet Paşa'nın:

“...Bir karış fazla şimendiferimizin yapılmasında bir gün teehhür etmemeliyiz... Kapının önünde oturup hariçten imdat uman adamın sahib-i merhamete tesadüf edip etmeyeceği meşhurdur...” ifadesiyle demiryolu siyasetinde benimsenen liberal yaklaşımın terk edilerek, devletçi bir ekonomik programın takip edileceğini göstermiştir. İsmet Paşa'nın bu konudaki konuşmasından sonra 1924 bütçesi tekrar düzenlenerek, Ankara-Sivas Demiryolu Projesi için ayrılan ödenek artırılmış ve 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu Demiryolu millileştirilmiştir.⁹⁴

Cumhuriyet'in yol alabilmesi için demiryolu ağlarına ihtiyacı vardır. Demiryolu planları Türkiye'nin ekonomik ve askeri öncelikleri dikkate alınarak “milli” ve “bağımsız” esaslar çerçevesi üzerinden inşa edilecektir. Genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti, içinde bulunduğu şartlar ve önceki dönemlerde yapılan hatalara tekrar düşmemek için demiryolları politikasını üç ana başlık altında yürütmeye çalıştığını söyleyebiliriz.⁹⁵

- a. Yeni demiryolu projeleri inşaatı,
 1. Birinci dönem 1922-1927⁹⁶
 2. İkinci dönem 1927-1933,
 3. Üçüncü dönem 1933-1948.
- b. Şirket hatlarının millileştirilmesi,
- c. Demiryolu işletme sisteminin yapılandırılması,

ilk dönem demiryolları sınırlı yerel olanaklar, ikinci dönem demiryolları finansman sağlamayı da içeren yabancı şirketlerin devreye sokularak, üçüncü dönem demiryolları ise ağırlıklı olarak yerli müteahhitlere bırakılarak inşa edildiği dönemlerdir. Her üç dönemin sonuna kadar 58 demiryolu projesi devlet tarafından yaptırılmış ve 4485 km'lik demiryolu hattı inşa edilmiştir. 4015 km'lik 22 demiryolu projesi ise millileştirilmiştir.⁹⁷

Cumhuriyet öncesi demiryolları ağırlıklı olarak Anadolu'nun batısında kalmakta ve toplam demiryolları uzunluğunun % 70'ini teşkil etmekteydi. Cumhuriyetle beraber hatların yapılandırılması Anadolu'nun doğusuna kaydırılmış ve 1948'e kadar yapılan hatlarla % 46 batı, %54 doğu ortalamasına ulaşmıştır.⁹⁸

Cumhuriyet sonrası dönemde, Anadolu genelinde demiryolu hatlarının planlanması yapılırken farklı bir sisteme gidilmeye dikkat edilmiştir. Cumhuriyet öncesi demiryolu hatları “ağaç dalları” şeklindeki açık sistemlerdir. Her demiryolu hattı kendi ekonomik getirisine göre şekillendirilmiş, uçlar açık bırakılmış ve ara irtibatlar inşa edilmemiştir. Bu sistem daha çok sömürge ülkelerinde tesis edilen hat planlarıdır. Dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak, içerideki verimli ovalara uzanarak imtiyaz sahibi ülkenin ekonomisine eklenenecek şekilde tasarlanan bu hatlar ülke iç pazarını birbirine

⁹³ Nafia Vekili Muhtar Bey, hattın son derece yıpranmış olduğunu, onarım için 22 milyon liraya ihtiyaç duyulduğunu söyleyerek, hükümet kaynaklarının yetersizliğinden dolayı hattın şirkete devrinden yana bir açıklama yapmıştır. Maliye Encümeni ise, Musul sorununun çözülmediği bir dönemde, demiryolu hatlarımızın bel kemiğini oluşturan bu hattın siyasi nedenlerle şirkete teslimine karşı çıkmış, eğer devir gerçekleşirse değeri artacak olan hattın şirkete devrinden sonra alınması halinde devletin daha fazla zarar edeceğini öne sürerek hattın şimdi alınması yönünde görüş bildirmiştir. Bkz. Tekeli, a.g.m., s. 133.

⁹⁴ Anadolu Demiryollarının millileştirilmesinde şirket hisselerinin İngilizlerin eline geçtiğinin ortaya çıkması da önemli bir etkidir. İngiltere'nin bu önemli hattı ileride siyasi bir baskı aracı olarak kullanabileceği düşüncesi hattın satın alınmasına sebep olmuştur. Bkz. İsmail Yıldırım, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-35/ataturk-donemi-demiryolu-politikasina-bir-bakis>.

⁹⁵ 1948'e kadar demiryolları projeleri ağırlıklı bir önceliğe sahipken bu yıldan itibaren karayolu ulaşımının ön plana çıkmasıyla demiryolu yapımı önemli oranda azalmıştır. Bkz. Tekeli, a.g.m., s. 136.

⁹⁶ İlk devre demiryollarının bakım onarım devresi de diyebiliriz. İkinci devrede demiryollarının millileştirme dönemidir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 110.

⁹⁷ Bu verileri içeren tablo için Bkz. Tekeli, a.g.m., s. 136.

⁹⁸ Mine Polat, *Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Pratiklerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 2016, s. 14.

bağlayacak ve ekonomik gereklerini karşılayacak şekilde bir ağ sistemine dönüştürülmemiştir.⁹⁹ Cumhuriyet sonrası demiryolları ise, önceki sistemin aksine, “ağ” biçiminde oluşturulmaya çalışılmıştır. Yeni hat planları birbirleriyle bağlantılı, alternatif hat tamamlamalı, dört kapalı devre network ağları şeklinde inşa edilmiştir.¹⁰⁰

1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası¹⁰³ demiryolu politikalarını sert bir şekilde eleştirmiştir. Ali Fethi Okyar, 2 Ekim 1930 tarihinde Mecliste yaptığı konuşmada, demiryolları programına ayrılan bütçenin israf edildiğini, plan ve anlaşmaların sık sık değiştirildiğini söyleyerek : “... Demiryolu, liman ve yol yapımının normal ve tabii bir şeydir ancak bunları “tapınılacak” hale getirmek de doğru mudur.. Mali yük sadece bir kuşağa yüklenmeyip gelecek kuşaklara da yayılması gerekir...” diyerek eleştirilerini yöneltmiştir. Hükümet adına konuşan İsmet İnönü ise : “...Daha çok demiryolu yapın diye eleştiri beklerken böyle bir tenkide inanmak mümkün değildir. Demiryolu siyasetini eleştirmek delalettir...” sözleriyle yapılan eleştirilerin haksız olduğunu dile getirmiştir.¹⁰⁴

Demiryolu politikaları eleştiri de olsa, hat inşaları aksatılmadan devam ettirilmeye çalışılmıştır. Projeler, gerek satın alma gerekse de yabancı ve yerli şirketlere ihale edilmek suretiyle, II. Dünya Savaşı'na kadar aralıksız devam etmiştir.

5.6. Demiryollarında Yeni Tarife Uygulaması

Devletin izlediği ulaştırma politikalarında demiryolları tarife sisteminin iyileştirilmesine de çalışılmıştır. Tarifelerin aşağıya çekilmesinde demiryolu hatlarının devletleştirme politikalarının önemli katkısı olmuştur. 1929 dünya ekonomik krizinin de etkisiyle ürün fiyatlarında büyük düşüş yaşanmıştır. Yabancı şirketlerin kontrolündeki yük ve yolcu taşıma tarifelerinin yüksekliğinden dolayı ihraç ürünlerinin limanlara, iç pazara yönelik ürünlerin de merkezlere ulaştırılmasındaki yüksek maliyet yerli üreticinin rekabet etmesini olumsuz yönde etkilemiştir. Bu nedenle hat tarifeleri üzerinde yeni düzenlemeler yapılmış, taşıma ücretleri aşağıya çekilerek yük ve yolcu taşımacılığında hareketlilik artırılmış, ihracat gelirlerindeki gerilemeye de frenleyici bir etkisi olmuştur.¹⁰⁵

5.7. Demiryolu İdari Birimlerin Gelişimi

Anadolu Demiryolu Hattı'nın devletleştirilmesiyle beraber demiryolu idari kurumları da genişlemeye başlamıştır. 22 Nisan 1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı kanunla, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisi* kurulmuştur. Yeni Müdüriyet, mevcut hatların işletilmesi, Şimendifer Mektebi'nde yetişen demiryolculardan yeni bir teşkilatlanmaya gidecek kadro oluşturulması ile yolcu taşıma konforunun artırılması, düzenlenmesi ve işletmenin kara geçirilmesini hedeflemiştir.¹⁰⁶

1927'de görevine devam eden Umum Müdürlüğü, 1402 sayılı kanunla, “*Devlet Demiryolları Ve Limanları Umum Müdürlüğü*” şeklinde yeniden teşkilatlandırıldı. 1931 yılında bu müdürlükteki Demiryolları İnşaat Dairesi ayrılarak Nafia Vekâlet'ine bağlanmıştır. Bu düzenlemeyle birlikte işletme ve yatırım birimleri birbirlerinden ayrılmıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş bu tarihten itibaren “*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları işletmesi*” (TCDD) adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir.

¹⁰³ Serbest Cumhuriyet Fırkası, Mecliste bir muhalefet partisi bulunması, hükümetin yaptığı işlerin daha iyi sorgulanabilir hale getirilerek yeni düşünce ve önerilerin gündeme getirilmesi amacıyla Atatürk'ün teşvikiyle kurulmuş bir partidir. Partinin ilk başkanlığını, Türkiye'nin Paris Konsolosu iken Ankara'ya davet edilen Ali Fethi Okyar yapmıştır. Parti 10 Ağustos 1930 kurulmuştur. Partinin kurulmasıyla birlikte büyük bir halk kitlesini kısa süre sonra etrafında toplamayı başarmıştır. Partinin, 7 Eylül 1930 tarihinde, İzmir'de yaptığı ilk açık hava toplantısında olaylar çıkmış ve bir kişinin ölümüyle sonuçlanan olaylar çıkmış, aynı yıl yerel seçimlere de girmiştir. 17 Kasım 1937'de Ali Fethi Bey'in partiyi kapatarak faaliyetine son vermiştir. Bkz. Heyet, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Atatürk Araştırma Merkezi, C. II, Ankara 2011, s. 63; Serbest Cumhuriyet Fırkası liberal demokratik görüşleri benimseyen laiklik yanlısı bir parti programıyla kurulmuştur. Fırka, Türkiye'de ki muhalefetin tek temsilcisi olması ve yaptığı sert muhalefete dayanarak, birtakım irticai ve cumhuriyet karşıtı yapılanmaların fırka içerisine sızabileceği değerlendirildiğinden, henüz yapılan devrimlerin zarara uğratılabileceği düşüncesiyle kısa bir zaman sonra kapatılma nedeni olmuştur. Bkz. Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam* (1919-1922), C. III, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2006, s. 356.

¹⁰⁴ İhsan Sabri Balkaya, *Ali Fethi Okyar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2005, s. 320 ; Akalan, a.g.t., s. 118.

¹⁰⁵ Örneğin, buğday taşımacılığında % 20 ile % 70'e varan, asker taşımacılığında % 50'lere varan, ihraç ürünlerinin limanlara taşınmasında % 50, posta yüklerinde ücret alınmaksızın, inşaat taşımacılığında % 5 ile % 36'a varan indirimlerin yapıldığı görülmektedir. Bkz. İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 95.

¹⁰⁶ Isıtma sistemi olmayan vagonların kalorifer sistemlerinin takılması, bazı hatlara yataklı vagonların eklenmesi demiryolu hatlarının konforlu hale getirilmesinde yapılan ilk faaliyetlerdendir. Bkz. Tekeli, a.g.m., s. 151.

Demiryolları açısından önemli gelişmelerden bir de ilk kez düzenlenen, 25 Temmuz-2 Ağustos 1925 tarihleri arasındaki, 1. Demiryolu Kongresidir. Ankara'da toplanan kongrede demiryolu işletmeciliğinin sorunları tartışılmış, Zonguldak madenlerinin işletilmesinden daha fazla verim alınabilmesi için Irmak-Filyos, Filyos-Çatalağzı-Kozlu hatlarının inşasının yapımına öncelik verilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁰⁷

5.8. Bakım, Onarım ve Üretim Tesislerinin Kurulması

5.8.1. Eskişehir Lokomotif ve Vagon Tamir Atölyesi

Demiryollarındaki yeni yapılanmaya gidilirken, bakım onarım kademeleri de geliştirilmiştir. Bu amaçla, 1894 yılında bir Alman firmasınınca Eskişehir'de kurulan atölye 1925'den itibaren yeniden düzenlenmiştir. Montaj, kazan hane, tekerlek torna hanesi ve marangozhanelerin eklenmesiyle kapasitesi genişletilmiştir. 1928'de fabrikaya dönüştürülen atölye de birkaç lokomotif ve 30 adet yolcu ve yük vagonu tamiri yapılabilmektedir.¹⁰⁸ Nitelikli teknik personel yetiştirmek için 1940'lı yıllarda atölye bünyesinde Çıraklık Okulu açılır. Türkiye ve dünya standartlarında kaynakçı personeli yetiştirilir. "Mehmetçik" ve "Efe" adlı ilk prototip lokomotifini Ankara Gençlik Parkında kullanılmak üzere 1956'da üretir. Bu küçük ama önemli adımdan sonra çalışmalarına devam eden fabrika 1961 yılında "Karakurt" adında ilk gerçek lokomotifini üretmeyi başarmıştır. Aynı yıl Türkiye'nin ilk yerli otomobili olan "Devrim" otomobilinin gururunu yaşamıştır. 1968'de Alman ve Fransız markalarının lisansları alınarak çok daha güçlü lokomotiflerin üretimine geçilir. 1985 yılına kadar tam 431 adet elektrikli lokomotif üretimi gerçekleştirilmiştir. 1986 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla, Eskişehir Demiryolu Fabrikası ismini "Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi (TÜLOMSAŞ)" olarak değiştirir.¹⁰⁹

5.8.2. Sivas Cer Atölyesi

1934 yılında temelleri atılan ve 1939'da faaliyete geçirilen Sivas Cer* Atölyesi 1953 yılında vagon, 1961'de lokomotif üretimine geçmiştir. Sivas Demiryolu Fabrikası'nın tüm projesi Türk mühendislerince geliştirilmiş, günde üç vagon üretimi, senede 120 lokomotif, 200 yolcu vagonu ve 1800 yük vagonu tamir edecek şekilde kapasitesi genişletilmiştir.¹¹⁰ Sivas Demiryolu Fabrikası 1972 tarihinden itibaren, Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi (SİDEMAS) olarak, 1986 yılından itibaren de Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi Anonim Şirketi (TÜDEMSAŞ) olarak yeniden yapılandırılarak, bakım onarım faaliyetlerini sürdürmektedir.¹¹¹

5.8.3. Adapazarı Vagon Atölyesi

1947'de temeli atılıp 1951'de açılan Adapazarı Vagon Atölyesi bir diğer bakım onarım ve üretim tesisimizdir. Tesis yılda 5000 kadar yük, 1300 kadar yolcu vagonu tamiri yapacak şekilde tasarlanmıştır. Tesis, 1961 yılından itibaren Adapazarı Demiryolu Fabrikası'na dönüştürülmüştür. 1962'de ilk vagonunu üreten fabrika 1971'de ürettiği vagonları ihraç edecek seviyeye gelmiştir. 1975 yılında Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi adını alan fabrika ilk defa RIC tipi yolcu lokomotif imal etmeye başlamıştır. 1976'da 225 adet lisanslı dizel lokomotif üretecek kapasiteye ulaşan fabrika tüm teslimatını TCDD'a gerçekleştirmiştir.

Fabrika 1886 yılında Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi (TÜVASAŞ) adını almıştır. 1990 yılına gelindiğinde yeni ray otobüsleri, klimalı lüks vagonlar imalatına geçerek tesislerini geliştirmiştir. Fabrika 1999 depreminde büyük zarar görmüştür. Hasar gören fabrika bir sene sonra tekrar bakım onarım yapabilecek seviyeye getirilmiştir. 2010 yılı itibarıyla yaklaşık 400 bin m²

¹⁰⁷ Daha sonraki yıllarda beş ayrı demiryolu kongresi toplanmıştır. Bkz. Güngör Evren, "Cumhuriyet Döneminde Ulaştırma", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, S. 442- 443, 2006, s. 64 ; Tekeli, a.g.m., s. 152.

¹⁰⁸ Eskişehir'de kurulan Lokomotif ve Vagon Tamir Atölyesi 1929'da ek bakım ve onarım tesisleri kurularak faaliyetlerine devam etmiş, 1958 yılından sonra, seri halde, makine yedek parçaları, makine aksamaları, lokomotif, yük ve yolcu vagonları ile çelik köprülerin üretimini gerçekleştiren büyük bir fabrikaya dönüştürülmüştür. Bkz. Öztürk, a.g.t., s. 96; Tekeli, a.g.m., s. 152.

¹⁰⁹ Tülomsaş, <https://www.tulomsas.com.tr/mobil/sayfalar.asp?sayfa=2>. (26.12.2019)

* Arapça " Cerr " kelimesinden gelip çekme, sürüklenme anlamındadır.

¹¹⁰ Sivas Cer Atölyesinin adı, 1958 yılında, Sivas Demiryolu Fabrikası olarak değiştirilmiştir. Bkz. Akalan, a.g.t., s. 234.

¹¹¹ Tüdemsaş.

http://www.tudemsas.gov.tr/tudemsas/tr/HTML/sag_menu_html/20131223_152547_1_1_1.html. (26.12.2019)

yerleşim alanına sahiptir. Fabrika yıllık 75 vagon imalatı ve 500 vagon tamiraty yapacak kapasiteye sahiptir.¹¹²

Tüm bu tesisler sadece bir fabrika olarak değil aynı zamanda Mustafa Kemal Atatürk'ün modern sanayi tesisleri fikrine uygun olarak her türlü sosyal ve kültürel birimleriyle hayata geçirilmiştir.¹¹³



Harita 4: Demiryollarımızın mevcut durumu¹¹⁴

Sonuç

Osmanlı Devleti iç ve dış sorunlarına rağmen demiryollarına özel bir alaka göstermiştir. İlk demiryolları projeleri yabancı yatırımcılardan gelmekle beraber, ilerleyen süreçte kendi milli kaynaklarına dayanarak geliştirdiği projeleri de hayata geçirmeye gayret etmiştir. Fakat milli bir demiryolu politikası geliştirememiştir. İnisiyatif önemli oranda yabancı demiryolu işletmelerinin elinde kalmıştır.

Devlet, demiryollarını kendi sermayesi ve kendi teknolojisi ile yapacak bir birikimi yoktur. Demiryolu hatları, ancak, önemli ekonomik ve siyasi imtiyazlar verilerek inşa edilebilmiştir. Yapılması planlanan hatlar Batılı devletlerin ekonomik ve siyasi çıkarlarına hizmet edecek şekilde uzanmıştır. Dolayısıyla birbirinden kopuk, plansız ve programsız bir demiryolu sistemi oluşmuştur. Bu nedenle, Anadolu'nun kuzey ve doğu bölümlerinde demiryolu hatları istenilen düzeye erişememiştir.

Osmanlı Devleti, başta demiryolları aracılığı ile kendini geliştirmek isterken ekonomik ve siyasi bir çelişkinin içerisine de sürüklenmiştir. Siyasi baskılar nedeniyle imzalamak zorunda kaldığı birtakım ekonomik antlaşmalar rekabet gücü bulunmayan zayıf sanayisini de büyük zarara uğratmıştır. Demiryolu imtiyazları önemli dış borçlanmayı beraberinde getirerek Osmanlı Devleti'ni yarı sömürge bir ülke haline sokmuştur.

¹¹² <https://tuvasas.gov.tr/tarihce> (26.12.2019)

¹¹³ Bu fabrikalar diğer sahalarda kurulan fabrikalar gibi kuruldukları illerin sosyal ve ekonomik hayatını da canlandırmıştır. İşçi lokali, sinema, tiyatro, konferans salonları, spor tesisleri, trenlerde ücretsiz seyahat permisi, demiryolu hastanesi, ücretsiz muayene ve tedavi, az bir ücret karşılığında Atölyenin verdiği odun kömür, Devlet Demiryollarının sahil şehirlerindeki özel kamplarında tatil yapma imkânları, gıda satış kooperatifleri örnek olarak verilebilir. Bkz. Suat Duman, <https://www.sivas.im/sivasin-atelyeli-villari-3946.html> (26.12.2019)

¹¹⁴ <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (26.12.2019)

Osmanlı idarecileri tüm bu olumsuzluklara rağmen demiryollarını geliştirmeye büyük önem vermişlerdir. Özellikle Hicaz Demiryolu Projesi'nin milli kaynaklara dayanılarak inşa edilmesi önemli bir başarıdır. Ancak birçok önemli demiryolu projesi, İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya'nın ekonomik ve siyasi dengelerini etkilemesi nedeniyle başarısızlığa uğratılmıştır.

İşletmeye açılan demiryollarının tamamına yakın teknik personeli gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarından oluşturulmuştur. Fransızca demiryollarında kullanılan dil haline getirilmiştir. Bu durumun sıkıntısı özellikle Milli Mücadele döneminde kendisini çok hissettirmiştir.

Osmanlı Devleti'ne demiryollarının inşasıyla beraber ekonomik, kültürel, askeri ve siyasi kazanımlarını da belirtmek gereklidir. Demiryolları zirai ürünlerin artmasına ve ihracatın gelişmesine önemli katkısı olmuştur. Demiryolu hatları boyunca yeni ve daha canlı bir kültürel hayat oluşmuştur. Yolcu ve yük taşıması artmıştır. Devlet otoritesinin tesisine yardımcı olmuştur.

Milli politikalar ancak Cumhuriyet ile beraber gelişim göstermiştir. Gerek I. Dünya Savaşı gerekse de Milli Mücadele döneminde yaşanan tecrübeler demiryolu politikalarının şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Genç Cumhuriyet, yeni devleti yapılandırırken, ekonomik bağımsızlığını koruma güdüsüyle hareket etmiştir. Kapalı bir ekonomik sistem gütmekle beraber inisiyatifi daima kendi elinde bulundurmaya çalışmıştır. Demiryollarımız bu ekonomik politika sayesinde planlı, programlı ve tüm ülke genelini kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. Cumhuriyet öncesi demiryolu hatları iç bölgelerle irtibatlandırılmış, Anadolu'nun kuzey ve doğusuna ulaşacak şekilde inşa edilerek Anadolu'yu kapsayacak bir ağ sistemine dönüştürülmüştür.

Cumhuriyet, ilk on altı senede, 3200 km yeni demiryolu hattı döşeme başarısını yakalamıştır. Teknik birikimini artırmak üzere yeni bir demiryolu idari sistemi kurmuştur. Kendi lokomotifini ve vagonlarını seri halde üretebilecek, bakım ve onarımlarını yapabilecek fabrikalar inşa edecek güce ulaşmış, kendi demiryolu personelini yetiştirebilecek seviyeye gelmiştir.

1940 yıllara kadar hep ön planda tutulan demiryolu ulaşımı, 1948'den itibaren karayolu ulaşımının gündeme girmesiyle yavaşlamıştır.

Kaynakça

Kitaplar

- AYDOĞAN Metin, *Atatürk ve Türk Devrimi*, Umay Yayınları, İzmir 2006.
- AYDEMİR Şevket Süreyya, *Tek Adam (1919-1922)*, C. II, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2006.
- AYDEMİR Şevket Süreyya, *Tek Adam (1919-1922)*, C. III, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2006.
- BALKAYA İhsan Sabri, *Ali Fethi Okyar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2005.
- BERKES Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2012.
- BİRİNCİ Ali, *Behiç Erkin*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010.
- DEMİRGİL Selçuk, *Mazideki Isparta* C. I, Isparta Belediyesi, Isparta 2007.
- EKİNCİ İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayınları, Ankara 2007.
- GENKUR Heyet, *Türk İstiklal Harbi*, C. IV, Genkur. Basımevi, Ankara 1974.
- GENKUR Heyet, *Türk İstiklal Harbi*, C. VI, Genkur. Basımevi, Ankara 1967.
- GÜLSOY Ufuk, *Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.
- Heyet, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Atatürk Araştırma Merkezi, C. I, Ankara 2011.
- Heyet, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Atatürk Araştırma Merkezi, C. II, Ankara 2011.
- KIVIRCIK Emir, *Cephaye Giden Yol*, GOA Yayıncılık, İstanbul 2008.
- LEWIS Bernard, *Ortadoğu*, Arkadaş Yayınları, Ankara 2011.
- LEWIS Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Arkadaş Yayınları, Ankara 2008.
- MÜDERRİSOĞLU Alptekin, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1990.
- ÖZDEMİR Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları*, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ankara 2001.
- SARIHAN Zeki, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, C. II, III, Ankara 1996.

TDK, *Türkçe Sözlük*, Ankara 2011.

YERASİMOS Stefanos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, elge Yayınları, Ocak 1986.

Tezler

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

AKSOY Suat, *Kalkınma Sürecinde Türkiye'de Ulaşım: 1980'den Günümüze Demiryolu Deneyimi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015.

CANKAYA Mete, *Cumhuriyet Dönemi Teknoloji Tarihi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Felsefe Bilim Tarihi Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2013.

HAYKIR Yavuz, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2011.

KARAYEMİŞ Çiğdem, *Türkiye'de Demiryolları Gelişimi ve Behiç Erkin Bey*, Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2012.

KAYNAK Muhteşem, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*, Gazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 1982.

ÖRSTEN ESİRGİN Seda, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmetleri İmtiyazları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010.

ÖZTÜRK İlker, *Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

POLAT Mine, *Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Pratiklerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 2016

TAŞKIN Altan, *Türkiye'de Demiryolları Sorunları ve Çözümleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Siyaset Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998.

TEMİZGÜNEY Firdevs, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2008.

ÜNLÜ Deniz, *İzmir İktisat Kongresi Kongre Öncesi Ekonomik Görünüm ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uşak 2012.

Makaleler

AKBULUT Gülpınar, “Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri”, *Atatürk Dergisi*, S. 1, C. I, 2012, ss. 225-257.

AYDIN Suavi, “ Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış “, *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, ss. 49-94.

CAN Bülent Bilmez, “ Suya Düşen Bir Tatlı Hayal: Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi 1922-1923”, *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, ss. 165-204.

CANKAYA Mete, “ Cumhuriyet Döneminde Tarım Alet ve Makineleri Teknolojileri , Demir Çelik Üretim Teknolojileri ve Demiryolu Teknolojilerine Kısa Bir Bakış”, *Dört Öge*, S. 3, 2013, ss. 139-164.

DENİZ Muzaffer, “ Resmi Belgelerde Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi 1924-1942”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.3/4, 2011, ss. 24-32.

EVREN Güngör, “ Cumhuriyet Döneminde Ulaştırma”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, S. 442- 443, 2006, ss. 64-65.

GÜMÜŞ Mustafa, “ 1893'ten 1923'e Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler “, *Tarih Okulu*, S.10, 2011, ss. 151-194.

- KALELİ Osman, “ Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesinde Demiryolu İnşa Tasarıları”, *Karadeniz Uluslararası Bilim Dergisi*, S. 9, 2001, ss. 152-166.
- KANBEROĞLU Nesrin, “ Osmanlı Devletinin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *Vakanüvis, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 3, 2018, ss. 158-187.
- KILAVUZ Nuran, “ Chester Demiryolu Projesi”, *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, S. 1,C. I, 2012, ss. 1035-1045.
- ÖRSTEN ESİRGİN Seda, “ Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar sorunu”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Haziran 2012, ss. 87-114.
- ŞEN Leyla, “ Merkez Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, ss. 95-124.
- TEKELİ İlhan, İLKİN Selim, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, *Kebikeç Dergisi*, S. 11, 2011, ss. 125-163.
- YÜCEL Serhan, TAŞAR Murat, “ Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, *Vakanüvis, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.1/1, Mart 2016, ss. 293-342.

Bildiriler

- BOZKURT Recep, Milli Mücadelede Eğirdir Menzili ve Eğirdir Bahriye Müfrezesi, *Tarihi Kültürel ve Ekonomik Yönleri ile 1. Eğirdir Sempozyumu*, Bildiriler, Ağustos 2001, ss. 197-210.

İnternet

- AYDOĞAN Metin, <https://kuramsalaktarim.blogspot.com/2019/02/izmir-iktisat-kongresi.html?> (26.12.2019)
- Dünya Demiryollarının uzunluk tablosu
https://www.wikiwand.com/tr/Demiryolu_uzunlu%C4%9Funa_g%C3%B6re_%C3%BClkeler_listesi (26.12.2019)
- YILDIRIM İsmail, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-35/ataturk-donemi-demiryolu-politikasina-bir-bakis>. (26.12.2019)
- Tülomsaş, <https://www.tulomsas.com.tr/mobil/sayfalar.asp?sayfa=2>. (26.12.2019)
- Tüdemtaş.
http://www.tudemtas.gov.tr/tudemtas/tr/HTML/sag_menu_html/20131223_152547_1_1_1.html (26.12.2019)
- TDDY Harita, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (26.12.2019)
- DUMAN Suat, <https://www.sivas.im/sivasin-atelyeli-yillari-3946.html>. (26.12.2019)
- Dinar Belediyesi, <https://www.dinar.bel.tr/izmir-dinar-demiryolu-acilisi/>. (26.12.2019)
- <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=158112> (26.12.2019)
- <https://rayhaber.com/2018/04/tcdd-demiryollari-haritasi-2018-guncel/> (26.12.2019)
- <https://tuvasas.gov.tr/tarihce> (26.12.2019)
- http://uic.org/IMG/synopsis_2015.print_5_pdf (26.12.2019)