

**SİVAS-ERZURUM DEMİRYOLUNUN YAPIM SÜRECİ, SOSYO-İKTİSADİ
ETKİLERİ VE GELECEĞİ**
**CONSTRUCTION-PROCESS, SOCIO-ECONOMIC IMPACT AND
FUTURE OF THE SİVAS-ERZURUM RAILWAY**

Yrd. Doç. Dr. Vedat KARADENİZ*
Yrd. Doç. Dr. Deniz AKPINAR*

ÖZET

Sanayi Devrimi'nin ulaşım sistemleri üzerindeki ilk etkisi demiryollarında olmuştur. İngiltere'de başlayıp sonra Avrupa kıtasında yayılmaya başlayan demiryolları, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarında da yapılmaya başlanmıştır. Ancak o dönemde yapılan hatların büyük kısmı Batılı ülkelerin çıkarları doğrultusunda birbirinden ayrı etki hatları şeklinde inşa edilmiştir. Ülke topraklarını siyasi ve iktisadi olarak birbirine bağlayacak ağ tipi hatlar bir türlü yapılamamıştır.

Osmanlı Devleti döneminde Anadolu'nun doğusunu batısına bağlayacak hatlar planlanmışsa da gerek sermaye sıkıntısı gerekse siyasi çalkantılar yüzünden bir türlü başarı elde edilememiştir. Yeni kurulan Cumhuriyetle birlikte demiryolu yapımı ülkenin milli bir politikası haline gelmiştir. Bu nedenle ülkeyi demir ağlarla örmek sloganıyla demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir. Ülkenin siyasi, iktisadi ve kültürel olarak bütünlüğünün sağlanması için doğusu ile batısı arasında bir demiryolu ağının gerekliliği Cumhuriyet yöneticileri tarafından her fırsatta dile getirilmiştir. Bunun için Ankara'nın Sivas üzerinden Erzurum'a bağlantısının bir an önce yapılması gündeme gelmiştir.

Anadolu insanının kendi sermayesi, mühendisi ve işçisiyle yapılan Sivas-Erzurum hattı 1939 yılında tamamlanmıştır. Cumhuriyet döneminin en önemli projelerinden biri olan Sivas-Erzurum demiryolu projesi bölgenin dışarıya açılmasında önemli bir araç olmuştur. Bu çalışmada demiryolunun bölgeye siyasi, iktisadi ve kültürel etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca günümüzde Sivas, Erzurum ve Kars'ta TCDD tarafından planlanan lojistik köyler ile Ankara-Kars yüksek hızlı tren hattının gelecekte bölgenin ülke ve dünya ile entegrasyonundaki önemi hakkında değerlendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu ulaşımı, Sivas-Erzurum hattı, milli sermaye, siyasi ve kültürel etki

ABSTRACT

The first effect of the industrial revolution on transportation systems was with railroads. Railroads, which started in England and then expanded in Europe, were begun to be constructed in Ottoman Empire from the second half of the 19th century. But most of the lines which were constructed at that time were built as separate lines of arrival in accordance with the interests of Western countries. Network-type lines, which would

* Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD.

physically and economically connect the territories of the country, couldn't be constructed in any way.

Though it was planned to build lines that would connect the east of Anatolia to the west during Ottoman Empire period, it couldn't be succeeded because of both capital shortage and political turmoil. With the new republic, railway construction has been the national policy of the country. Because of this, it was focused on railway construction with the slogan of equipping all the country with railway network. The republic managers expressed at every opportunity that it was necessary to construct a railway network between the east and west of country to ensure the political, economic and cultural integrity. Thus, it became a current issue that Ankara had to be connected to Erzurum over Sivas in no time.

Sivas-Erzurum line, which was built by Anatolian people's own capital, engineer and worker, was completed in 1939. Sivas-Erzurum railway project, which was one of the most important projects of republic period, was a significant means for the region to open out. In this study, the political, economic and cultural effects of the railway in the region are revealed. Besides, the importance of the freight villages that are planned today by Turkish State Railways (TCDD) in Sivas, Erzurum and Kars, and the importance of Ankara-Kars high-speed train line in the region's future integration with the country and world is evaluated.

Key words: Railway access, Sivas-Erzurum line, national capital, political and cultural effect

1. GİRİŞ

Ulaşım bir ülkenin siyasi, iktisadi, sosyal ve kültürel özelliklerinin gelişmesinde önemli araçlardan biridir. Gelişmiş bir ulaşım şebekesinin, ülkelerin askeri gücü ile milli birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında, mal alış-verişinde, devletlerarası ilişkilerin gelişmesinde ve kültürel etkileşimde önemli bir rolü vardır.¹ Nitekim dünyanın önemli imparatorlukları olan Roma, Osmanlı veya İngiliz İmparatorlukları ile günümüzde ABD'nin dünyada hakim güç olması, ulaşım akslarına sahip olması ya da bunları kontrol edebilmesiyle mümkün olabilmıştır. Öte yandan ekonomide geçmişteki takas usulünden günümüzdeki küreselleşme boyutlarına varan gelişmeler de ulaşım faaliyetlerindeki gelişmenin bir sonucudur. Aslında ulaşımın en önemli etkisi medeniyetler arasındaki kültürel özelliklerin aktarılmasında görülmüştür.

Ulaşım faaliyetlerindeki gelişmelerin küresel boyutları, Sanayi Devrimi'yle Batılı devletler sürdürülebilir bir ekonomik sistemin ve büyük devlet olabilmenin yolunu hammadde, enerji ve pazar alanlarına zahmetsiz ulaşımına sahip olmaktan görülmüştür. Bu durum söz konusu bu nesnelere bir yerden başka bir yere nakli için ulaşım ve iletişim alanında köklü değişikliklere neden olmuştur.² 19. yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolları, yeni bir ulaşım sistemini ortaya çıkarmıştır. Dönemin en hızlı ve güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları Osmanlı idarecileri tarafından da ekonomik, askeri ve siyasi yönden ülkedeki ulaşım problemlerinin çözülmesinde önemli bir çare olarak düşünülmüştür.³ Ancak gerek ülkenin içinde bulunduğu siyasi çalkantılar, gerekse ekonomik koşullar demiryolu ulaşımında önemli atılımların yapılmasını engellemiştir. Bu duruma ilaveten Osmanlı ülkesi üzerinde siyasi ve iktisadi emelleri olan ülkeler de Osmanlı'da demiryolu inşasına karşı gelmişlerdir. Bu ülkelerden biri de hiç kuşkusuz Rusya olmuştur.⁴

Büyük oranda yabancılar tarafından yapılmış olsa da, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişiminin temelde iki önemli rolü bulunmaktadır. Bunları demiryollarının emperyalist sömürüye ve ekonomik gelişmeye hizmet edici yönü olarak

¹ Yalçın Karabulut, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", **Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı:6, İstanbul, 1997, s.163.

² Gülşınar Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010, s.1-2.

³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s.5.

⁴ Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", **Osmanlı Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Sayı:6, Ankara, 1995, s.31.

sıralamak mümkündür.⁵ Gerçekten de sanayi ülkeleri bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı topraklarında da demiryolunu sömürü politikasının bir aracı olarak görmüşlerdir. Osmanlı sermayesinin demiryolu yapımı için yetersizliği inşa edilecek hatların yabancı sermaye eliyle çözümlenmesini zorunlu kılmıştır. Bu nedenle dış sermayenin etkisiyle ülke, demiryolu politikası ve hatların geçeceği güzergâhlar, Batılı devletlerin ve şirketlerin siyasi ve ekonomik çıkarlarına hizmet edecek şekilde, birbiriyle bağlantısı olmayan hatlar planlanmıştır. Bu kapsamda kısa mesafeli iktisadi hatlar inşa edilme yoluna gidilmiştir. Örneğin İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba, Mersin-Adana gibi tarımsal açıdan verimli bölgelerdeki hatlar, hammadde temini ve mamul maddenin pazarlara taşınması amacıyla yapılmıştır. Öte yandan Osmanlı idarecileri ulaşım sorununun çözümlenmesiyle bölgede tarımsal üretim ve dolayısıyla tarımdan alınacak vergi gelirlerinin yükselebileceğini umuyorlardı. Bununla birlikte ticaretin gelişmesiyle ihracat ve ithalattan elde edilecek vergilerle devletin gelirleri artacaktı. Ayrıca ülkede demiryolunun geçtiği sahalardaki maden yatakları işletmeye açılarak maden üretimi ve gelirleri hazineye önemli katkı sağlayacaktı.⁶ Aslında her iki düşüncenin de ülkede demiryolu yapılması noktasında birleştikleri ancak amaçlarının farklı olduğu görülmektedir. Bu beklentilerin yanında Osmanlı Devleti'nde 1820 yılından I. Dünya Savaşı'na kadar dönemde ulaşımın gelişmeye başlamasıyla, Batı'dan ithal edilen mamul mallar yerli ürünler karşısında rekabeti lehlerine çevirmiştir. Özellikle Anadolu'nun kıyı ve iç bölgelerine doğru yapılan tren hatlarının geçtiği güzergahtaki yerli küçük sanayi olumsuz etkilenmiştir.⁷

Osmanlı yönetimi ekonomik açıdan olduğu kadar geniş ülke topraklarını kontrol etmek amacıyla da demiryolu yapımını gerekli görmüştür. II. Abdülhamid'in (1876-1909) İslamcılık siyaseti demiryollarına büyük önem veriyordu. II. Abdülhamid Hicaz demiryolu vasıtasıyla Arabistan'ın merkeze ve Akdeniz'e bağlanmasını bir yandan da Anadolu demiryollarını bu ana hatlara bağlayarak hem siyasi hem de iktisadi kazanımlar elde etmek istiyordu.⁸ Batılıların aksine kısa hatlar yerine ülkenin merkezi yönetimini güçlendirmek amacıyla uzun mesafeli hatların yapılması için çaba

⁵ Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2 Sayı:3, Balıkesir, 1999, s.170.

⁶ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.6.

⁷ Ahmet Tabakoğlu, **İslam İktisadı II**, Kitabevi İstanbul, İstanbul, 2005, s.51.

⁸ A. Tabakoğlu, **İslam İktisadı II**, s.262.

göstermiştir. Nitekim Anadolu ve Bağdat demiryolları⁹ ile Rumeli demiryollarının¹⁰ yabancı şirketler eliyle yapım sürecinde bu düşünce etkili olmuştur. Ancak yapılan hatlar yabancı ülke menfaatlerine göre inşa edildiği için bu bölgelerde otoritenin tesis edilmesi zorlaşmış ve milliyetçilik akımlarıyla birlikte toprak kayıpları yaşanmıştır. Hatta Osmanlı topraklarında çıkarları olan devletlerin siyasi çekişmeleri nedeniyle adı geçen projelerde sıkıntılar ortaya çıkmış ve hatların bazı kesimleri bitirilememiştir.

Osmanlı Devleti döneminde Batı emperyalizmi etkisiyle gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyetle birlikte milli politikalar doğrultusunda şekillenmiştir. Bu dönemde benimsenen milli politikalarla ülkede ana yönler arasında büyük ölçüde bağlantı sağlanmış ve Osmanlı Devleti'nden kalan hatlar yabancılardan satın alınmıştır. Böylece Türk toplumunda ekonomik hayatın gelişmesini sağlayan demiryolları, toplumda milli bir bilincin oluşmasına da katkı sağlamıştır.¹¹ Yeni demiryolu politikasıyla öncelikle ülkenin her tarafına devlet otoritesinin götürülmesi ve ülke savunması ilk planda tutulmuştur. Ancak bunların yanında en önemlisi ülkenin sosyo-ekonomik ve kültürel kalkınmasına yapacağı etkilerin düşünülmüş olmasıdır.¹² Bir başka ifadeyle, ülkenin doğusunu batıya, kuzeyini güneye bağlayarak hem siyasi hem de iktisadi olarak ülkenin bütünleşmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Aynı zamanda Cumhuriyet döneminde yapılan inkılapların halka yayılmasında ve toplumun modernize edilmesinde demiryolu bir araç olarak görülmüştür. Bir bakıma demiryolu devleti simgeleyen bir yatırım aracı hüviyetini kazanmıştır.¹³

Milli Mücadele yıllarında ülkenin tek hedefi milli bağımsızlığı gerçekleştirmek olduğundan demiryolu yapımına öncelik verilmemiştir. Mili Mücadele bir bakıma ulaşımda bağımsızlık elde etmek için de yapılmıştır.

Cumhuriyet döneminin önemli demiryolu projelerinden biri de, ülkenin doğusunu Ankara'ya bağlamak amacıyla planlanmış Sivas-Erzurum demiryoludur. Bu proje, Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteşebbisi, Türk işçisi ile gerçekleştirilmiş

⁹ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.1-3.

¹⁰ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.221.

¹¹ Gülşınar Akbulut, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)", **Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, 2012, Erzurum, s.227-228.

¹² Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, 2010, Ankara, s.88.

¹³ Zafer Toprak, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir Modernite Metaforu", **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı:168, 2007, s.26-30.

milli ve yerli bir özelliğe sahiptir. Bu çalışmada, söz konusu hattın geçtiği sahalardaki iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel hayata etkilerinin yanında ülkenin siyasi birliğine olan katkıları da ele alınmıştır.

2. SİVAS-ERZURUM HATTININ YAPILMA GEREKÇELERİ

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ülkenin doğusunu demiryoluyla batısına bağlamak için birtakım girişimlerde bulunulmuşsa da Rusların baskıları nedeniyle bir sonuç alınamamıştır.¹⁴ Türkiye Büyük Millet Meclisi görüşmelerinde; Osmanlı hükümeti, II. Meşrutiyet'tin ilanından hemen sonra 10 Mart 1909'da Erzincan Mebusu Osman Fevzi Efendi ve 28 arkadaşı tarafından, Karadeniz sahil şeridine, Güney ve Doğu Anadolu'ya demiryolu ağının döşenme konusu meclise taşındığı kaydına rastlanmıştır.¹⁵ Bu çerçevede, 1908-1923 yılında Chester projesi gündeme gelmiştir.¹⁶ Ancak bu proje ile ABD'nin bölgedeki maden yataklarına hâkim olmasını istemeyen İngiltere, Almanya ve Rusya gibi devletler projeye karşı çıkararak engellemişlerdir. Bunun üzerine yerli imkânlar çerçevesinde batıdan doğuya demiryolu inşa etmeye karar verilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla rafa kaldırılan proje, Kurtuluş savaşı yıllarında yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Nitekim 8 Nisan 1923'te Doğu Anadolu'ya tren rayı yapma ve rayların 20 km etrafındaki madenleri işletme hakkını vermeyi içeren Chester projesi Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde tartışılmıştır. Bölgede yıllarca Rusya tehdidinden dolayı demiryolu ulaşımının sağlanamamasının iktisadi ve siyasi zararları ortaya koyulmuştur.¹⁷ Ancak söz konusu proje, Musul ve çevresinin ülke sınırları dışında kalmasıyla gerçekleştirilememiştir. I. Dünya Savaşı döneminde Ruslar Doğu Anadolu'yu işgalleri sırasında bölgenin iktisadi zenginliklerini kendi ülkelerine taşımak için Erzurum-Tercan arasına dekovil hattın tesviyesini yapmışlardır.¹⁸ Ruslar bu faaliyetleriyle Doğu Anadolu'da ilk defa demiryolu hattı inşa etmişlerdir.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde demiryolu politikasının

¹⁴ M. Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", s.31.

¹⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, I/2, s.225.

¹⁶ Biçe Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı:24, Kasım 1999-2003, s.529-530; Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2006, s.65-68.

¹⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, I/28, s.436-515.

¹⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, I/10, s.118.

oluşturulmasında gerek Birinci Dünya Savaşı gerekse Milli Mücadele döneminde Ankara'nın doğusunda demiryollarının olmaması nedeniyle yaşanan sıkıntıların etkisi büyüktür.¹⁹ Bu nedenle Cumhuriyetle birlikte dönemin en hızlı, yaygın, güvenilir ve ekonomik ulaşım sektörü²⁰ olan demiryoluyla Doğu Anadolu'yu Ankara'ya bağlama en önemli hedefler arasında yer almıştır. Sivas-Erzurum hattı Anadolu'nun tam ortasından geçeceği için gelecekte demiryolu hatlarının bel kemiği olarak nitelendirilmiştir. Bu hattın Sivas-Erzurum kısmı çok sarp ve engebeli bir araziden geçiyordu. Üstelik bu hat, dönecek hatlar içinde en uzun olanıydı.²¹ Fakat demiryolunu Erzurum'a ulaştırma hedefi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke yöneticilerinin her fırsatta dile getirdikleri bir konuydu.²² Nitekim bu konuda 1924 Pasinler depreminden sonra Erzurum'a gelen Mustafa Kemal Paşa'nın yaptığı konuşmasında demiryolu ihtiyacının ne kadar gerekli olduğunu şu sözlerle dile getirmiştir; *"Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı bölgelerden geçtim. Memleketin doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu, diğer vatan parçalarına bağlayacak bir demiryolunun buraya kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele sayıyorum"*.²³ Ankara-Erzurum demiryolunun gerekliliğini İsmet Paşa da: *"Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu"*²⁴ şeklinde ifade etmiştir. Bu durum Cumhuriyet yöneticilerinin o dönemin en önemli ulaşım sistemi olan demiryollarının ülkenin bütünlüğü açısından ne derece önemli olduğunun idrakinde olduklarını göstermektedir. İsmet Paşa beşinci hükümeti programında, bayındırlık konuları su şekilde yer almıştır; *"...Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatanın imar ve ulaştırması, çalışmalarımızın başlıca bir sahası olacaktır. Demiryolu siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu yıllarda, her sahada milli birlik, güvenlik ve iktisadi kudretin gelişmeye ve kolaylığa mahzar olacağına şüphemiz yoktur."*²⁵

13 Şubat 1923 Umur-u Nafia programında ülkeyi doğu-batı yönünde geçen

¹⁹ E. As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, s.98.

²⁰ Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2010, s.94.

²¹ B.C.A., 030.10-0.151.69.2.

²² Murat Küçükogurlu, ve Gürkan Fırat Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı:38, Erzurum, 2008, s.317-318.

²³ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III**, Ankara, 1989, s.210-212.

²⁴ **İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları**, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933, s.294.

²⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, III/10, s.400-410.

hatları merkez ve limanlara bağlayan demiryolu ağı planlanmıştır.²⁶ Bu kapsamda en önemli güzergâh kuşkusuz Erzurum’u Ankara’ya bağlayan demiryolu hattıdır. Nitekim 1921 yılında Heyet-i Vekiliye Riyasetine gönderilen layihada Ankara-Erzurum demiryolunun askeri, siyasi, iktisadi ve kültürel olarak ülkenin bekasıyla yakından alakalı olduğu ortaya konulmuştur. Layihada Erzurum demiryolu hattının olmaması nedeniyle Birinci Dünya Savaşı’nda batı ve doğu orduları arasında bağlantı kurulamadığı, doğu ordularına gerekli lojistik sağlanamadığından Kafkas cephesinde Türk ordusunun kaybettiği tespiti yapılmıştır. Ülkenin bütünlüğünün her manada sağlanması adına Ankara-Erzurum demiryolu hattının ülke için elzem olduğu belirtilmiştir. Ayrıca raporda Anadolu dâhilinde şimdiye kadar önemli bir sanayi tesisinin kurulamadığı, doğuya medeniyetin bu hat vasıtasıyla gireceği ve ne kadar pahalıya mal olursa olsun hattın yapılmasının zorunluluğu vurgulanmaktadır.²⁷ Anadolu’nun ortasında esaslı bir demiryolu şebekesi olmaması Birinci Dünya savaşında ve Milli Mücadele döneminde ülkeyi siyasi, askeri, iktisadi ve kültürel olarak büyük bir eksiklik olarak kendini hissettirmiştir.

13 Şubat 1931 Malatya’da Mustafa Kemal Paşa *“Türkiye’de iktisat hayatının gelişmesi ancak demiryollarıyla olacaktır. Millet in saadeti, istiklali bu yollardan geçecektir”* diyerek demiryolu politikasına atıf yapmıştır.²⁸

3. SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ KANUNLAR VE HATTIN FİZİBİLİTESİ

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından kısa bir süre sonra, ulaştırma alanında siyasi kararlılık gösterilmiştir. Bu minvalde demiryolları inşasıyla ilgili olarak ilk çıkartılan kanun, 449 sayılı ve 23 Mart 1924 tarihli Samsun–Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarının inşası kanunu buna güzel bir örnektir. Bu kanunda demiryolu inşası için bütçeden 65 milyon lira harcanmasına onay verilmiştir.²⁹ Bu kanun aynı zamanda doğuya yapılması düşünülen Ankara-Sivas hattının yapımına dair Cumhuriyet hükümetinin ilk icraatıdır.

Hattın Sivas-Erzurum arasındaki kısmı ile ilgili ilk kanun ise 20 Mayıs 1933

²⁶ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **1923 tarihli Umur-u Nafia Programı**, TTK Yayınları, Ankara, 1989, s.1650.

²⁷ B.C.A., 030.10-0.151.69.2.

²⁸ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)**, s.52.

²⁹ TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:3, s.287.

tarihinde kabul edilmiştir. Söz konusu kanun, Sivas-Erzurum hattı ile Malatya'dan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek bağlantı hattının yapımlarını kapsamaktadır. Yaklaşık 548 km³⁰ uzunluğundaki hattın yapımı için bütçeden 80 milyon lira bütçe ayrılmasına ve 8 senede bitirilmesine karar verilmiştir.³¹ Bu kanunla birlikte 12 Haziran'da yapılan ihale ile hattın yapımı en uygun teklifi veren Mühürdarzade Nuri Bey'e verilmiştir.³² Bu yönüyle Sivas-Erzurum hattı, Türkiye inşaat mühendisliği tarihinde öyküsü anlatıldığı zaman değerini bulan eserlerden birisidir. Proje, alçak gönüllülüğü, içinde taşıdığı bilgi ve teknik zenginliğini bir bütünlük içinde yansıtmayı başarmıştır. İlk defa Türk yatırımcı, Türk mühendis, Türk formen gibi, tamamen ulusal zenginlikten oluşan bir yelpazeyle gerçekleştirilen yerli bir proje olmuştur.³³

Sivas-Erzurum hattı güzergâhının belirlenmesinde Bayındırlık Bakanlığı Zara istikametinden Genelkurmay Başkanlığı ise Divriği üzerinden geçirilmesi yönünde fikir beyan etmişlerdir. Bayındırlık Bakanlığı hattın Divriği istikametinden geçirildiği takdirde arazinin çok engebeli olduğu ve yapım maliyetlerinin artacağını belirtmesine rağmen, Genelkurmay Başkanlığı bölgedeki demir cevherinden dolayı güzergâhın daha ekonomik olacağı yönünde görüş bildirmiştir.³⁴ Sonuç olarak hattın güneyden; Divriği istikametinden geçirilmesine karar verilmiştir (Harita 1). Söz konusu bu güzergâh Çetinkaya'da Malatya bağlantı hattından sonra sırasıyla Cürek ve Divriği boğazları ve Fırat'ın kolu olan Çaltı suyunu takip ettikten sonra Fırat vadisine ulaşmaktadır. Buradan itibaren Pingan, Atma ve Kemah gibi sarp boğazları aşarak Erzurum'a kadar bu ırmağı takip etmektedir. Sivas-Erzurum hattı topoğrafik yapısı oldukça arızalı olan bir bölgede Türk insanının doğanın zorlu koşullarına karşı vermiş olduğu amansız mücadelenin büyük bir başarı öyküsüdür.

³⁰ Sivas-Erzurum demiryolu hattı uzunluğuyla ilgili değişik eserlerde farklı rakamlar verilmektedir. Hattın uzunluğu Dervişoğlu'na göre 537 km olarak kabul edilirken (Fatih Dervişoğlu, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007, s.82), başka bir kaynakta 520 km. olarak verilmiştir (Firdes Temizgüney, **Erzurum'a Demiryolunun Gelişi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum, 2008, s.60).

³¹ TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:12 s.347.

³² B.C.A., 030.18-1.2.37.45.8.

³³ Hakimiyet-i Milliye, 29 Ekim 1933.

³⁴ Hilmi Uran, **Hatıralarım**, Ankara, 1959, 238-239; İhsan Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul, 2008, s.13-14.



Harita 1. Türkiye demiryollarının 1936 senesindeki vaziyetini gösterir harita (1 Haziran 1936 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nden alınmıştır).

Sivas-Erzurum hattı hem uzunluk itibariyle hem de engebeli arazi nedeniyle mali boyutuyla Cumhuriyet döneminin en büyük demiryolu projelerinden biri olmuştur. Hükümet ile hattın yapımını üstlenen SİMERYOL şirketi arasında 29 Haziran 1933'te imzalanan sözleşmeye göre hattın ihale bedeli 52.1 milyon lira olarak belirlenmiştir. Hükümet ödemeyi %7 faiziyle birlikte şirkete 58.2 milyon lira ve 12 yılda taksitle yapacaktı. Yıl içindeki ödemeler 3 ayda bir ve son ödeme ise Nisan 1944'te yapılacaktı.³⁵ Ancak hattın geçtiği güzergâhın arızalı olması inşaat masraflarının artmasına ve tahmin edilenden fazla paraya mal olmasına neden olmuştur. Bu nedenle hükümet ihale bedelinin üzerindeki masrafları gidermek ve hattın kısa sürede bitirilmesini sağlamak amacıyla iç borçlanmaya gitmiştir. Bunun için 28 Mayıs 1934'te çıkarılan 2463 sayılı kanunla, geliri Erzurum-Sivas hattına harcanmak için yıllık faiz ve ikramiye toplamı %7 olmak suretiyle her yıl 10 milyonu geçmemek ve 20 yılda ödenmek üzere 30 milyon liralık tahvil çıkarılmıştır. İç borçlanma yapılması hususunda ise Maliye Bakanlığı görevlendirilmiştir.³⁶

Sivas-Erzurum demiryolu yapımına Sivas Kongresi'nin 14. yıldönümü olan 4 Eylül 1933'te başlanmış ve 20 Ekim 1939'da resmi olarak işletmeye açılmıştır (Cumhuriyet 5 Eylül 1933, Tablo 1). Hattın inşa sürecinde malzeme temininde çeşitli

³⁵ İsmail Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 1999, XV/44, Ankara, s.623.

³⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, IV/22, s.378-379.

zorluklar yaşanmıştır. Bu süreçte Sovyetler Birliği'nden yakınlığı ve daha ucuza mâl edilmesi dolayısıyla öncelikle tonu 80 liraya,³⁷ üç bin ton çimento alınmasına karar verilmiş ve hattın yapımı boyunca çimento alımına devam edilmiştir. Çimentoyla birlikte Sovyet Rusya'dan demiryolu rayları, su boruları ve elektrik malzemelerinin de alınması uygun görülmüştür. Ayrıca demir köprülerin inşaatında kullanılmak ve işi bittikten sonra geri gönderilmek üzere yurt dışından montaj aletlerinin getirilmesi kabul edilmiştir. Bölge sarp arazilerden oluştuğu ve kereste, çimento vb. inşaat malzemesinden yoksun olduğu için, gerek Avrupa'dan gerekse memleketin çeşitli yerlerinden malzeme teminine gidilmiştir.³⁸ Özellikle Sivas-Erzincan arasındaki Cürek, Divriği, Çaltı, Pingan ve Atma boğazlarının olduğu kesimlerde sarp yamaçlardan dolayı otomobil ve kamyon seferlerine müsait yollar yapılamamıştır. Nakliyat işleri ufak dar geçit ve yollarda ancak hayvanlarla ve Fırat üzerinde de keleklerle yapılmıştır. Sallar boğazların suları üzerinde başlıca ve tek taşıma aracı olmuştur.³⁹

Hattın geçtiği güzergâhın fiziki coğrafya koşullarının olumsuzluğu yapımını güçleştirmiştir. Bu nedenle inşaat faaliyetlerini kolaylaştırmak ve hattın kısa sürede bitirilmesi amacıyla hat 7 bölge ve 26 kısma ayrılarak yapılma yoluna gidilmiştir. Nitekim güzergâh boyunca toplam uzunlukları 22422 m olan 138 adet tünel ile 22'si demir olmak üzere 971 köprü hattın geçtiği sahanın ne derece arızalı olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.⁴⁰

1929 yılında Erzurum-Sivas demiryolu hattının inşaat programında tahmin edilen bütün inşaat maliyeti 55 milyon lira olarak belirlenmişti.⁴¹ Ancak demiryolu güzergâhının arızalı olması maliyetinin artmasına da neden olmuştur. Hattın maliyeti keşif bedelini aşmış ve 80 milyon lirayı geçmiştir. Sadece tüneller için harcanan miktar 16 milyon lirayı bulmuştur. Fırat içinde yapılan 50–60 m. açıklığında bir demir köprü'nün orta ayağı ortalama 40 bin liraya, bir kenar ayakta 60 bin liraya mal olmuştur.⁴² Bu bakımdan Sivas-Erzurum hattının Cumhuriyet döneminde yapılan hatları içinde yapım maliyetleri en fazla olan güzergâh olduğu söylenebilir.

³⁷ B.C.A., 030.10-151.70.6.6.

³⁸ Firdes Temizgüney, **Erzurum'a Demiryolunun Gelişi**, s.65; M. Küçükuşurlu ve G. F. Saylan, **Şimendiferin Erzurum Yolculuğu**, s.325.

³⁹ İ. Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, s.19.

⁴⁰ T.C. Nafia Vekaleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 6, Sayı 6, II. Teşrin 1939, s.34.

⁴¹ B.C.A., 030.10-151.70.6.14.

⁴² İ. Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, s.19.

Tablo 1. Sivas-Erzurum hattındaki istasyonların işletmeye açılış tarihleri.

Hattın İsmi	Uzunluğu (Km)	Açılış Tarihi
Sivas-Tecer	43	19. 12. 1935
Tecer-Çetinkaya	69	01. 11. 1936
Çetinkaya-Divriği	65	20. 11. 1937
Divriği-İliç	54	17. 08. 1938
İliç-Kemah	54	01. 10. 1938
Kemah-Erzincan	48	23. 12. 1938
Erzincan-Aşkale	159	22. 09. 1939
Aşkale-Erzurum	59	20. 10. 1939
Erzurum-Hasankale	42	20. 12. 1949

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s.366.

Hattın yapımında 1933-1937 yılları arasında 6.076.026 amele ve işçi yevmiyesi çalışmıştır. Bu büyük inşaat ordusunun 1.519.938 yevmiyesini taşıyıcı, duvarcı, demirci, marangoz, lağımçı, makinist gibi işçiler ve 4.559.088 yevmiyesini de yalnız amele grupları yapmıştır. Bunlar için verilen yevmiyeler takriben 750.000 liradır. Altı yıl içinde toplam işçi sayısı 14.996.300'dür.⁴³ Bu hatta çalışan işçi ve memurların gelirlerine her sene yaptıkları iş üzerinden kilometre ikramiyesi verilerek çalışanların performansları artırılmaya çalışılmıştır.⁴⁴

4. SİVAS-ERZURUM DEMİRYOLUNUN SOSYO-İKTİSADİ ETKİLERİ

Demiryolları bir yurdun kan damarlarına benzetilir. Bu söz Türkiye için bir kat daha isabetlidir. Çünkü memleketi muhtelif istikametlerde kat eden gemi işletmeye yarar nehirler ve kanallar yoktur. Yaz ve kış kullanılabilen şose ağı yeterli değildi. Onun için ülkede demiryollarının kıymeti başka memleketlerden çok üstündür. Türkiye için demiryolu belli başlı vatan müdafaası vasıtası olduğu gibi, iktisadi kalkınma için önemli bir araçtır. Hudutlarının dörtte üçü sahil olmakla beraber, Türkiye üretiminin önemli kısmı vatanın gövdesi üzerinde, demiryolları şebekesi etrafındaki muhitlerde olduğu şüphesizdir. Bu gövde üzerinden dış pazara çıkacak mahsulleri en çabuk ve ucuz vasıta ile limanlara akıtmak, kurulmakta olan Türk sanayisine içerde yeni pazarlar hazırlamak, iklimi ve coğrafya şartları çok farklı olan memleketin muhtelif mevsimlerinde de büyük

⁴³ İ. Çalapverdi, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939**, s.20.

⁴⁴ B.C.A., 030.10-151.70.6.12.

şehirlerde gıda maddeleri satışlarını artırmak ve bu suretle üreticileri korumak amacıyla Cumhuriyet'in ilk on yılında demiryolu önemli bir mesele olarak ortaya konuldu.⁴⁵

Anadolu'nun zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarının iktisadi pazarlara ulaştırılmasında en büyük eksikliklerden birisi ülkenin bazı kesimlerinin demiryollarından yoksun olmasıydı.⁴⁶ Cumhuriyet kurulmadan önce 1923 yılında yapılan tespitlerde, ülkenin iktisadi gelişiminin ancak ve ancak çağdaş ulaşım vasıtası olan demiryolu ile sağlanabileceği belirtilmiştir.⁴⁷ Bu bakımdan Cumhuriyet yöneticileri, Orta Anadolu'da bir demiryolu hattının olmaması kalkınma hamlesi önündeki önemli engellerden biri olarak görmüşlerdir. Dolayısıyla Sivas-Erzurum arasında yapılacak demiryolunun, siyasi olduğu kadar iktisadi ve kültürel açıdan da doğunun kaynaklarının değerlendirilmesinde ve pazarlara ulaştırılmasında önemli bir araç olacağını düşünmüşlerdir. Bir bakıma bu hat yıllarca dış dünyaya kapalı olan bölgenin açık pazarlara açılmasını sağlamıştır. Çelik rayların Erzurum'a ulaşmasıyla doğu ve batı bir birine bağlanmıştır. Siyasi olarak ülkenin birbirine bağlanmasının yanında doğu ve batı iktisadi zenginliklerin birbirine ulaştırılmasında önemli bir adım atılmıştır.⁴⁸ Demiryolunun bölgeye ulaşması kısa bir süre sonra etkisini göstermeye başlamıştır. Bölge açık pazarlara demiryoluyla bağlantısının sağlanmasıyla Erzurum Yeniköy istasyonu civarında bulunan Kükürtlü kömür madeninin demiryolu idaresince üretime açılmasıyla iktisadi değeri de artmıştır.⁴⁹ Demiryolu devletin siyasi ve iktisadi politikalarının uygulamasında önemli bir araç olmuştur. Ülke içinde insanların iskânı, araç gereçleri ve hayvanlarının nakliyesinde önemli bir unsur olmuştur.⁵⁰

Ülkenin batı şehirleri ekmek ihtiyacını karşılamak için dışarıdan buğday ithal etmekteydi.⁵¹ Bu ithalat genelde deniz yolu ile Karadeniz sahil devletlerinden tedarik edilmekteydi, Anadolu içlerinde demiryolu bağlantısı olmadığı için tarım ürünlerini büyük şehirlere ulaştırmakta büyük sıkıntılar yaşanmış ve bu durum ülkenin tarım politikasını olumsuz olarak etkilemiştir. Sivas-Erzurum hattının işletmeye açılmasıyla

⁴⁵ Hakimiyet-i Milliye, 11 Ağustos 1934.

⁴⁶ Cumhuriyet Gazetesi, 20 Eylül 1925

⁴⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, I/28, s.441.

⁴⁸ Cumhuriyet Gazetesi, 20 Ekim 1939

⁴⁹ Vefik Altuğ, **Erzurum ve Civarının Tarihi, Tabii, Beşerî, İktisadî Durumu Üzerinde Tetkikleri**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1941, s.80.

⁵⁰ TBMM Kanunlar Dergisi, Cilt 13, s.784.

⁵¹ Deniz Akpınar, **Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1950) Kayseri'nin İdari ve İktisadi Gelişimi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2013, s.225.

birlikte bu bölgenin hububat sahaları batının tüketim hizmetine sunulmuştur. Erzurum, Kars ve Erzincan büyükbaş hayvanları demiryolu vasıtasıyla batı Anadolu'daki üretim şehirlerine taşınmasıyla bölgedeki hayvancılığın gelişimine katkı sağlanmıştır. Devlet demiryollarında 1943-1949 yılları arasında büyükbaş hayvan nakliyatı her yıl artmıştır.⁵² Sadece hayvan nakliyatı değil diğer emtiaların taşınmasında da demiryoluyla birlikte artış olmuştur (Tablo 2). Celal Bayar 8 Kasım 1937 tarihli İcra Vekilleri Programında; Sivas-Erzurum hattının inşaatına devam edileceği vurgulanarak, hububatın iç piyasalara taşınması için silolar ve depolar yapılması ön görülmüştür.⁵³ Bu kapsamda Erzurum ve çevresindeki köylülerin hububatlarını toplamak için demiryolu hatlarının uygun olduğu bölgelere silolar yapılması için Ziraat Vekilliğine başvuru yapılmıştır.⁵⁴ Örneğin Kemah istasyonu gibi birçok istasyonda kurulan Amerikan silolarında toplanan hububat vagonlarla batı şehirlerine taşınmıştır.⁵⁵ Bu sayede hem bölge çiftçisinin belli başlı iktisadi geliri demiryolu marifetiyle pazarlara daha ucuz ve kolay ulaştırılmış⁵⁶ hem de buğday ithalatının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bunun yanında Kemah'ta bulunan Timisi, Kömür ve Yerhan tuzlarından çıkarılan tuzun iktisadi pazarlara taşınması demiryoluyla mümkün olabilmıştır.⁵⁷ Kemah gibi demiryolu hattı çevresindeki kasaba ve ilçeler demiryolu sayesinde iktisadi gelişime açık olmuşlardır. Devlet demiryollarında uygulamaya konulan ticaretin ve turizmin canlandırılması için 15 günlük, bir aylık ve iki aylık ucuz ticaret biletleri verilmiştir.⁵⁸ Bu sayede bölgedeki müteşebbisler demiryolundan daha fazla yararlanmaya başlayarak bölgenin ticaret hacmi gelişmeye başlamıştır. Demiryoluyla birlikte Kemah'ta bulunan tarihi ve turistik yerler ülkede daha fazla tanınmaya başlamış ve bölge turizminin gelişimine de etki etmiştir.

Tablo 2. Sivas-Erzurum demiryolundan taşınan yolcu ve yük miktarları (1942-1949).

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı (Kişi)	Taşınan Yük Miktarı (Ton/Km)
1942	267.230	10.934.226
1943	195.117	13.013.488
1944	231.114	13.069.874

⁵²Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s. 378.

⁵³ TBMM Zabıt Ceridesi, V/20, s.30.

⁵⁴ Cumhuriyet, 11 Ekim 1937.

⁵⁵ Cumhuriyet, 03 Eylül 1947.

⁵⁶ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, Cumhuriyet Matbaası, Ankara, 1938, s.254.

⁵⁷ Meral Kayhan, Türkiye Tuz Envanteri, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, Ankara, 1976, s.37.

⁵⁸ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.253.

1945	135.799	7.902.170
1946	285.741	16.387.893
1947	196.694	15.606.550
1948	208.021	8.779.089
1949	168.113	11.556.078

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1950, Cilt:18, Ankara, s.368-370.

İsmet İnönü'nün 1935 yılında Doğu Anadolu ile ilgili hazırlattığı raporda, bölgenin tren hatlarıyla idari, iktisadi ve siyasi olarak kontrol altında tutulması gerektiği tespiti yapılmıştır. Bu manada ülke bütünlüğü için Erzurum'un iktisadi açıdan kalkındırılması gerektiği belirtilmiştir.⁵⁹ Doğunun iktisadi olarak daha etkin hale getirilmesi adına bölge ekonomisinde önemli bir yeri olan hayvancılıktan daha fazla gelir sağlanması için Erzurum'da bir et kombinasyonunun kurulması gündeme gelmiştir.⁶⁰ Bu düşüncenin oluşmasında Erzurum'a demiryolunun gelmesi etkili olmuştur. Doğudan ihraç edilen hayvanlar demiryolu olmadığından İstanbul pazarına Trabzon yolu ile vapurlarla gönderildiğinden hayvan başına maliyetli vergi alınmaktaydı.⁶¹ Kuşkusuz soğuk hava nakliye vasıtaları ve depoları ile batıdaki pazarlara et daha ucuza taşınacaktı. Nitekim o dönemde Trabzon ile İstanbul arasında soğutulmuş et nakliyesi için 300'er tonluk 3 soğuk hava vapuruna ihtiyaç duyulmaktaydı. Oysa aynı taşımacılık demiryoluyla birlikte Erzurum veya Elaziz'den yapılırsa soğuk hava vapurları yerine 100 izotermik (soğuk hava) demiryolu vagonu alıp işletilmesi yeterli olacaktı.⁶² Ancak Ankara ve İstanbul gibi pazarların et ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayan Erzurum'da, demiryolu ile nakledilecek et ürünlerini hazırlayacak et kombinasyonu⁶³ 1953'de faaliyete geçebilmişti.⁶⁴

Sivas-Erzurum hattı inşa edildikten sonra bölgenin sanayisine katkıda bulunacak olan bir şeker fabrikası kurulması için uygun bir alan aranmaya başlanmıştır.⁶⁵ Söz konusu şeker fabrikası 1956 yılında demiryolu hattı üzerindeki Ilıca'da işletmeye

⁵⁹ B.C.A., 030.10.0.13.75.34.

⁶⁰ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1939.

⁶¹ Cemal Kutay ve Celal Bayar, **9.9.932 den 21.1.939 a kadar**, 2. cilt, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939, s. 831.

⁶² C. Kutay ve C. Bayar, **9-9-932 den 21-1-939 a kadar.**, s.606.

⁶³ Türkiye'nin ilk et kombinasyonu 17 milyon liraya Erzurum'da faaliyete geçmiştir. Burada işlenen hayvan mamulleri demiryolu vasıtasıyla özellikle frigorifik taşıma sisteminin de kullanılmaya başlanmasıyla ülkenin batı bölgelerine ulaştırılabilmektedir. Bölgede faaliyet gösteren müteşebbislerin hayvancılık alanında önemli iktisadi kazanımlar elde etmesinde demiryolu temel etken olmuştur (Selçuk T. Trak, **İktisadi ve Ticari Türkiye**, Endüstri Basım ve Yayım Evi, İzmir, 1959, s.102-104).

⁶⁴ M. Küçükkuşurlu ve G. F. Saylan, Şimendiferin Erzurum Yolculuğu, s.338.

⁶⁵ Cumhuriyet, 02 Nisan 1937.

açılmıştır. Bu şeker fabrikası ile birlikte aynı hat üzerinde Erzincan'da da aynı yılda bir şeker fabrikası kurulmuştur. Bu kuruluşlarla bölge insanı tahıl yerine ekonomik getirisi daha yüksek olan şekerpancarı üretimine yönelmiştir. Demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş ve sanayinin ülke geneline yayılma sürecinde ve sanayi kuruluşlarının yer seçiminde belirleyici unsurlardan olmuştur. Nitekim Erzurum ve Erzincan şeker fabrikalarının kuruluş yeri seçiminde demiryolu güzergâhı etkili olmuştur.

Sivas-Erzurum hattının yapımıyla birlikte Sivas'ta bir lokomotif ve vagon tamir atölyesi yapılmaya başlanmıştır. Sivas Cer fabrikası olarak bilinen bu fabrika 16 Ekim 1939'da hizmete açılmıştır.⁶⁶ Bu fabrikanın faaliyete geçmesiyle demiryollarında kullanılacak olan vagonların yerli üretim imkânlarıyla sağlanması ülke parasının yurt dışına çıkmasının önüne geçilmiştir. Aynı zamanda ağır sanayisinin gelişimine katkı sağlayan fabrikanın 1947'de üretim kapasitesinin artırılması için genişletilme kararı alınmıştır.⁶⁷ Fabrika tarımsal faaliyetlerin ağırlıkta olduğu bölge için aynı zamanda önemli bir istihdam olanağı sağlamıştır.

Erzurum ve hinterlandının iktisadi gelişimine katkı sağlamak için Erzurum demiryolu hattının İran transit hattına bağlanması gündeme gelmiştir.⁶⁸ Nitekim 1 Kasım 1924'te Trabzon Limanı'nın inşasıyla birlikte Erzurum-Trabzon demiryolu bağlantısı da gündeme gelmiştir. Trabzon Limanı ve demiryolu bağlantısı ile bölgenin ticaretinin gelişmesi hızlanacak, bu da ekonomik sıkıntı içerisindeki bölge halkının refahını artıracaktır.⁶⁹ Bu sayede Doğu Anadolu Bölgesi'nin hayvancılık ve tarımsal potansiyeli demiryoluyla Trabzon'a dolayısıyla açık pazarlara erişim imkanı bulacaktı. Ancak bu proje değişik zamanlarda gündeme gelmiş olsa da bir türlü hayata geçirilememiştir. Tarih boyunca sadece Doğu Anadolu'nun değil İran transit ticaretinin de önemli limanlarından biri olan Trabzon limanına demiryolu bağlantısının kurulamaması bölge ekonomisini ve ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir.

Sivas-Erzurum demiryolunun yapılmasıyla hattın çevresindeki maden yatakları işletmeye açılabilmiştir. Hattın güneyden yani Divriği'den geçirilmesinde buradaki demir yataklarının varlığı etkili olmuştur. Hattın inşası sırasında Çetinkaya civarında 15

⁶⁶ B.C.A., 030.10.0-171.187.35; Cumhuriyet, 11 Aralık 1938.

⁶⁷ B.C.A., 030.18.1.2-114.68.17.

⁶⁸ Cumhuriyet, 24 Mayıs 1936.

⁶⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, II/8 s.539-540.

milyon ton saf demir madeni yatağı keşfedilmiştir.⁷⁰ Güzergah tayininde coğrafi koşulların olumsuzluklarına rağmen Divriği üzerinden geçirilmesinde buradaki demir madeni etkili olmuştur. Bu görüşün ne kadar isabetli olduğu zengin demir madeni yataklarının keşfedilmesiyle anlaşılmıştır.⁷¹ Hattın açılmasıyla birlikte buradaki demir madeni demiryoluyla Karabük'teki demir-çelik fabrikasına taşınma imkanı bulmuştur. Müteakiben taşıma maliyet fiyatları da düşmeye başlamıştır.⁷² Bölgedeki demir madenin Cürek istasyonundan pazarlara taşınmaya başlanmasıyla beraber bölge iktisadi olarak cazibe merkezi olmaya başlamıştır. Bu sayede Cürek istasyonuna işçi ve memur evleri, hastane, okul ve 100 kişilik bir lokanta inşa edilmiştir.⁷³ Demiryolu vasıtasıyla hem bölgedeki zenginlikler ülke ekonomisine kazandırılmış hem de bölge imar edilmiştir.

Erzincan'a bağlı kazalardan Refahiye'den eskiden beri bölgenin ihtiyacı olan odun ve kereste ihtiyacı karşılanmaktadır.⁷⁴ Refahiye bölgesindeki ormanlık alanlardan kara ve demiryolu şebekeleri yapılmasıyla bu zenginlikten faydalanılması daha fazla olmuştur.⁷⁵

Erzincan'a demiryolu gelmesiyle iktisadi ve ticari faaliyetleri artmıştır. Aynı zamanda demiryolu vasıtasıyla Erzincan'ın güneyinde bulunan yerleşim yerleriyle bağlantısı sağlanmıştır.⁷⁶

Geçmişte Diyarbakır ticaret yolu üzerinde bulunan Eğin (Kemaliye) kazası özellikle halı dokumacılığında önemli bir yere sahipti. Ancak kaza demiryolu güzergâhı dışında kalınca dokuma alanındaki kalifiye nüfus başta İstanbul olmak üzere ülkenin batısına göç etmiştir.

Hattın Erzurum-Tercan arasındaki kısmının tesviyesi Cumhuriyetten önce Ruslar tarafından yapılmıştı.⁷⁷ Rusya her ne kadar bölgeyi askeri açıdan kontrol etmek için Kafkas demiryollarına bağlamayı öncelikle düşünmüş olsa da, asıl amacının Tercan çevresindeki petrol yataklarını işletmekti. Ancak Rusya'nın Birinci Dünya Savaşı'ndan çekilmesiyle bu girişim başarılı olamamıştır.

⁷⁰ Cumhuriyet, 25 Haziran 1937; Tan, 8 Kasım 1937.

⁷¹ Tan, 8 Kasım 1937.

⁷² B.C.A., 030.10-151.79.9.

⁷³ Ayın Tarihi, 16 Aralık 1939.

⁷⁴ Selçuk T. Trak, **İktisadi ve Ticari Türkiye**, s.139.

⁷⁵ Hüseyin Saraçoğlu, **Türkiye Coğrafyası Üzerine Etütler**, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1956, s. 477.

⁷⁶ Tahir Erdoğan Şahin, **Erzincan Tarihi**, Erzincan Hayra Hizmet ve Dayanışma Vakfı, Erzincan, 1987, s. 502.

⁷⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, 1/10. 26. İnikat, s. 118.

Sivas-Erzurum demiryolunun yapılması hattın geçtiği sahalardaki yerleşmelerin gelişmesine ve canlanmasına da önemli katkı sağlamıştır. Önceleri küçük bir nahiye merkezi olan Aşkale'nin iktisadi olarak büyüyüp gelişmesi ve 26 Mayıs 1937 yılında kaza merkezi durumuna getirilmesinde⁷⁸ yol güzergâhında olması temel etken olmuştur. 20 Eylül 1939'da Erzincan'dan Aşkale'ye karşılıklı olarak yolcu ve nakliye tren seferleri başlamıştır.⁷⁹ Bu durum kaza merkezinin giderek büyüyüp gelişmesinde oldukça önemlidir. Buna karşın eskiden kaza olan Çat, yol güzergâhının dışında kaldığı için idari ve iktisadi olarak gerileyerek nahiye statüsüne düşmüştür.⁸⁰ Aynı şekilde İliç önceleri nahiye durumundayken demiryoluyla birlikte iktisadi ve idari olarak gelişmeye başlamış ve 15 Mayıs 1939'da kaza statüsüne kavuşmuştur. Bunun yanında demiryolu güzergâhı dışında kalan Kuruçay kazası da iktisadi ve idari olarak gerileyerek nahiye statüsüne düşmüştür.⁸¹ Hatta istasyon çevresinde nüfus toplanmaya başlamış ve zamanla burada kazanın bir mahallesi ortaya çıkmıştır. Kemah kazası demiryolundan önce iktisadi ve sosyal olarak gelişmemiş ortaçağ kasabasını andıran bir görünümdeydi. Tren istasyonlarına kurulan Amerikan silolarına köylerden önemli miktarda buğday getirilmekteydi.⁸² Buğday nakliyatı ve ticareti kazanın eski ihtişamlı günlerini tekrar yaşamasını sağlamıştır. 1939'da demiryolunun Erzurum'a gelmesiyle birlikte Erzurum-Trabzon yolculuğu yerine Erzurum-Haydarpaşa tren hattı kullanılmaya başlandı. Aynı zamanda Trabzon'un iktisadi canlılığının Erzurum'a kaymasına ve Erzurum'un doğunun ticaret merkezi konumuna gelmesinde önemli bir avantaj sağlamıştır.

Demiryolunun geçtiği yerleşmelerde istasyon binalarından başlayarak şehre uzanan ana caddenin her iki tarafına kurulan yüksek binalar, fabrika ve hastane gibi medeni tesisler, resmi ve yarı resmî yapılar iktisadi kalkınmayı simgelemektedir.⁸³ Bu bakımdan demiryolları geçtiği sahalarda sanayileşme ve beraberinde kentleşme üzerinde önemli etki oluşturmuştur. Zamanla yerleşmelerin nüfusu artmış ve altyapı hizmetleriyle birlikte yerleşmelerin çehresi değişmeye başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde ülkede uygulamaya konulan eğitim politikalarının halka ulaştırılmasında demiryolu önemli bir altyapı görevi üstlenmiştir. Bir bakıma demiryolu

⁷⁸ Resmi Gazete, Sayı:3614, s.8130.

⁷⁹ B.C.A., 30..10.0.0152.77.4.

⁸⁰ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1939; B.C.A., 30.11.1-112.13.9.

⁸¹ B.C.A., 030.11.1-131.16.2; Adem Başbüyük, "Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulmuş Bir İlçe Merkezi: İliç", **Doğu Coğrafya Dergisi**, Sayı:15, Erzurum, s.251-274.

⁸² Cumhuriyet, 3 Eylül 1947.

⁸³ Ulus, 6 Aralık 1950.

sadece ulaşım meselesini çözmekle kalmamış, modern yaşamın bütün unsurlarını Anadolu'ya taşımada da önemli bir araç olmuştur. Eğitim ve kültür politikasının ülkede daha kolay uygulanması adına demiryollarının geçtiği kasaba ve köylerdeki öğrenciler yakın merkezlerdeki eğitim ve kültür kurumlarına ucuz ve rahat bir şekilde taşınmaya başlamıştır.⁸⁴ Sivas-Erzurum arasında bulunan birçok yerleşim biriminde ikamet edenler bu uygulamadan yararlanarak bölgenin eğitim ve kültür seviyesinin yükselmesine öncülük etmiştir.

Erzurum'a demiryolu gelmesi bölge ve ülkeyle bağlantısının sağlanmasıyla birlikte, bölgenin iktisadi, kültürel, milli gelişimini sağlamak ve bölgenin en büyük eksiklerinden biri olan yüksek öğretim problemini çözmek adına 25 Şubat 1953 yılında Doğu Üniversitesi kurulması kararı alınmıştır.⁸⁵ Doğu vilâyetlerimizde kurulmasına⁸⁶ karar verilmiş olan üniversiteye 12 Mart 1954'te Atatürk Üniversitesi adı verilmiştir.⁸⁷ Van ve çevresinde kurulması düşünülen Atatürk Üniversitesi 1957 yılında Erzurum'da kurulmuştur.⁸⁸ Erzurum'da bu üniversitenin kurulmuş olması hiç kuşkusuz bölgeye göre altyapısının daha uygun olmasıyla ilgilidir.

Sivas-Erzurum demiryolu sadece Doğu ve Orta Anadolu şehirlerini birbirine bağlamanın yanı sıra SSCB, İran ve Irak demiryollarıyla da ticari faaliyetlerde bütünleşmeyi sağlama hedefi gözetilmiştir.⁸⁹

5. SİVAS-ERZURUM DEMİRYOLUNUN MEVCUT DURUMU VE PLANLANAN YÜKSEK HIZLI TREN HATTI PROJESİ

Sanayi devriminin kara ulaşım sektörleri üzerindeki ilk etkisi buharlı lokomotifler aracılığıyla demiryollarında olmuştur. Batı dünyasının sömürgeciliğinin önemli vasıtalarından olan bu ulaşım sektörü 20. yüzyılda karayolu araçlarının ortaya çıkmasıyla birlikte gerileme sürecine girmiştir. Ülkemizde ise 1950 yılından sonra

⁸⁴ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.253.

⁸⁵ TBMM, Kanunlar Dergisi, Cilt:35, s.270; Ömer Kaya, Atatürk Üniversitesi 50. Yıl (1957-2007), Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2008, s.18.

⁸⁶ Doğu Anadolu'da bir üniversite kurulmasını Cumhuriyet Döneminde ilk defa Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 yılında TBMM açılış konuşmasında dile getirmiştir: "...Doğu bölgesi için Van gölü sahillerinin en güzel bir yerinde, her şubeden ilkokullar ile ve nihayet üniversitesiyle modern bir kültür şehri yaratmak yolunda, şimdiden faaliyete geçilmelidir. Bu Hayırlı teşebbüsün Doğu vilayetlerimiz gençliğine bahsedeceği feyiz, Cumhuriyet Hükümeti için ne mutlu bir eser olacaktır..."; bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, V/20, s.7.

⁸⁷ TBMM, Kanunlar Dergisi, Cilt:36, s.1105.

⁸⁸ M. Tahir Hatiboğlu, Türkiye Üniversite Tarihi (1845-1997), Selvi Yayınevi, Ankara, 1998, s.119.

⁸⁹ Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, s.246.

ulaşım politikalarında yapılan değişikliklerle karayollarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. 1950’li yıllardan sonra özellikle ABD’nin Marshall yardımları çerçevesinde yaptığı mali desteği ve politika önerileri ile ulaşım sistemlerinin planlanmasında ve öncelikli tercihin belirlenmesinde ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen ve tümüyle karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir. Gerçekten de 1950–1970 yılları arası karayolu yapımında önemli gelişmeler yaşanmış ve karayolları altın çağını yaşamıştır. Arızalı topoğrafyanın da etkisiyle demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, karayollarında altyapı yatırımlarının maliyetinin daha az olması ve 1970’den sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayisi ile birlikte karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre dengesiz artışlar meydana gelmiştir.⁹⁰ Nitekim karayolu-demiryolu rekabetinde karayollarının bu üstünlükleri karayolu taşımacılığı lehine gelişmiş ve demiryollarının gerilemesine neden olmuştur. Demiryollarında yaşanan bu olumsuz durum kalkınma planları dönemlerinde her ne kadar dile getirilse de çözüm noktasında gerekli adımlar atılamamıştır.

Dünyada demiryolları küreselleşme sürecinin oluşturduğu düzene uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içinde demiryollarının yapıları ve devletle olan ilişkileri de yeniden gözden geçirilmektedir. Demiryollarının diğer ulaştırma sektörleri karşısında rekabet gücünün artırılmasının yanında mevcut altyapıda sektör içi rekabet imkânının sunulması da hedefler arasında yer almaktadır.⁹¹

Sanayileşmiş Batı ülkelerinin kalkınmasındaki en önemli araçlardan biri olan demiryollarının günümüz koşullarına göre yeniden dizayn edilip geliştirilmesi ülkemiz ulaştırma sektörü açısından oldukça önemlidir. Taşımacılık alanında karayollarına göre daha ekonomik olan demiryollarının canlandırılması için birtakım önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunların başında mevcut hatların iyileştirilerek elektrifikasyon, sinyalizasyon sistemlerinin yaygınlaştırılması, lokomotif ve vagon gibi demiryolu araçlarının modernize edilerek geliştirilmesi gibi faaliyetler gelmektedir.⁹²

Ülkemizde demiryolunun ihmal edilmesi sorunların ağırlaşmasına neden olurken

⁹⁰ **Ulaşımda Demiryolu Gerçeği**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Oda Raporu, Nisan 2012, s.9.

⁹¹ DPT, **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, 2001-2005, Ankara, s.155.

⁹² Serdar Altınok, “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi”, Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, **Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Sayı:1-2, Konya, 2001, s.86.

can ve mal kayıplarına da neden olmuştur. Yıllarca göz ardı edilen demiryolu taşımacılığının en temel sorunu altyapı yetersizliğidir. Zamanın koşullarına göre altyapı hizmetleri tesis edilemediğinden demiryollarında verimlilik, kârlılık, hizmetin gereği gibi yapılması ve hizmet kalitesi yükseltilememiştir. Ulaştırma sistemleri içerisinde demiryollarına talebin düşük olmasının temelinde altyapı problemi yatmaktadır.⁹³ Bu nedenle öncelikle altyapı sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Eskimiş altyapı sistemleri ile günümüz koşullarında sektörün ayakta kalması mümkün değildir.

Zamanın en etkin şekilde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi ve diğer taşıma sektörlerine göre demiryolunun daha güvenilir bir ulaşım aracı olması gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de yüksek hızlı tren hatlarının yapımı konusunda önemli yatırımları gündeme getirmiştir. Bu kapsamda 2000’li yıllardan itibaren demiryollarının yeniden devlet politikası haline getirilerek yapılandırılması ile yüksek hızlı tren projeleri planlanmaya başlanmıştır. Öncelikle yolcu potansiyeli yüksek olan Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak olan koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışma başlatılmıştır.⁹⁴

Ülkemizde planlanan yüksek hızlı tren hatlarından Ankara-Eskişehir (245 km/1 saat 5 dakika) ve Ankara-Konya (212 km/1 saat 15 dakika) hatları tamamlanarak yolcu taşınmaya başlanmıştır. Ülkemizin doğusunu batısına bağlayacak olan Ankara-Kars arasında inşa edilecek hattın 405 km’sini oluşturan Ankara-Sivas arası yapım çalışmaları devam etmektedir. Toplam 710 km’lik Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars yüksek hızlı tren hattının Sivas-Erzincan arasındaki 245 km’lik kısmının fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır. Söz konusu bu yüksek hızlı tren hattı tamamlandığında bölgeyle, ülkenin batısı ve diğer bölgeleri arasında güçlü bir ulaşım ağı meydana gelmiş olacaktır.

Sivas-Erzurum demiryolu geçmişte olduğu gibi gelecekte de lojistik hareketliliğin önemli güzergahlarından biri olacaktır. Bölgesel konumu itibarıyla Doğu Anadolu’nun önemli merkezlerinden biri olan Erzurum’da sanayi tesisleri yetersiz olmakla birlikte taşımacılık alanında önemli bir yere sahiptir. Kentin gelecekte İpek

⁹³ İzzet Ulvi Yöner, “Türkiye’de Demiryolları ve Demiryollarının Alt Yapı Sorunlarının İktisadi Çerçeve Değerlendirilmesi”, **Ulaşım 2023 Derneği 2023 Dergisi**, Ağustos 2004, s.43.

⁹⁴ <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=6>.

Demiryolu Projesi sayesinde ulaşımdaki konumu giderek daha da güçlenecektir. Halihazırda Erzurum'u demiryoluyla Kars üzerinden Nahçıvan'a ve Iğdır'a bağlama projesi onay almıştır. Ülkemizin Erzurum üzerinden Kafkas ülkeleri, Türk Cumhuriyetleri ve İran üzerinden Asya'ya güçlü bir demiryolu bağlantısı kurulması bu hattın işlevini artıracaktır.⁹⁵ Ayrıca TCDD tarafından 2006 yılından itibaren ülkemizin yük taşıma potansiyeli yüksek güzergahlarında diğer ulaşım sistemleriyle entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren lojistik merkezler kurulmaya başlanmıştır.⁹⁶

Lojistik merkezlerin kurulmasıyla yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacaklardır. Lojistik merkezleri, bulunduğu bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine önemli katkıda bulunduğu gibi bölge trafiğini de düzenlemektedir.⁹⁷ Modern taşımacılığın önemli bir aracı olarak kabul edilen lojistik köylerin kurulmasıyla demiryolları diğer ulaşım sektörleriyle rekabet edebilecek duruma gelecektir. Bu lojistik merkezlerden 3'ü de Sivas, Erzurum ve Kars'ta inşa edilecektir.

⁹⁵ Vedat Karadeniz ve Erdal Akpınar, "Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi", **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:23, 2011, İstanbul, s.60.

⁹⁶ Gülşen Teslime Aydın, ve Kemal Selçuk Ögüt, "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri" **II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı**, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, s.1478.

⁹⁷ <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoy.pdf>.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren Anadolu'nun demiryolu ile doğu-batı yönünde bağlantı kurulması planlanmıştır. Ülkenin siyasi, iktisadi ve sosyal çöküntü içinde bulunması ve yabancı ülkelerin siyasi tavırlarından dolayı Anadolu için elzem olan bu proje gerçekleştirilememiştir. Bu büyük proje yeni kurulan Cumhuriyet ile birlikte tekrar gündeme gelmiş ve zorlu çalışmalar sonunda hayata geçirilmiştir.

Orta ve Doğu Anadolu'nun siyasi ve iktisadi olarak ülkenin yönetim ve ticaret merkezlerine bağlantısının sağlanması Sivas-Erzurum demiryolu yapımıyla mümkün olabilmiştir. Bu demiryolu hattı Cumhuriyet döneminde ulaşım alanında gerçekleştirilen ilk büyük projelerden biridir. Sivas-Erzurum hattının inşası, ulaşım probleminin çözüm noktasında önemli bir yatırım olması yanında Orta Anadolu ve Doğu Anadolu iktisadi zenginliklerinin ülke menfaatine kullanılması için de önemli bir araç olmuştur. Bölgenin iktisadi, idari ve kültürel gelişiminde önemli bir lokomotif olmuştur. Bölgenin iktisadi kaynakları iç ve dış pazarlara demiryolu vasıtasıyla ucuz ve kolay bir şekilde taşınabilmiştir. Bu durum bölge ve ülke ekonomisine önemli girdiler sağlamıştır. İleride kurulacak olan sanayi kuruluşlarının altyapısı hazırlanarak, sanayi yatırımlarının yer seçiminde demiryolu tercih nedeni olarak ön plana çıkmıştır.

Sivas-Erzurum demiryolu hattı yapıldığı dönem itibariyle, 1929 Dünya ekonomik buhranı sonrası ve II. Dünya Savaşı öncesi bir dönemde yerli imkanlarla böyle büyük bir yatırımın yapılması Türk iktisat tarihi açısından oldukça önemlidir. Ülkenin yerli kaynaklarıyla büyük işler başarılacağı gerçeği tatbik edilmiştir. Söz konusu bu hattın yapımı aynı zamanda ülke ekonomisine ivme kazandırmıştır. Bu tür iktisadi teşebbüsler başta inşaat olmak üzere birçok sektöre katma değer katmıştır.

Bölgenin demiryoluyla merkeze bağlanması siyasi ve idari anlamda kontrolünü kolaylaştırmıştır. Modern yöneticilik anlayışının bölgede tesis edilmesinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Demiryolu hattının geçtiği güzergahtaki yerleşim alanlarında alt ve üst yapılar bir plan dâhilinde inşa edilerek planlı ve modern şehircilik anlayışına da etki etmiştir.

Demiryolu yeni kurulan devletin cumhuriyet fikrinin kültürel ve sosyal olarak bölge halkına benimsetilmesinde önemli bir araç olmuştur. Erzurum ve Sivas gibi merkezlere ulaşım probleminin çözülmesiyle birlikte halk, sosyo-kültürel alanlarda gelişime ve değişime açık hale gelmiştir. Demiryolu milli kültür ve değerlerin oluşturulması ve paylaşılmasında çok önemli bir işlevi yerine getirmeye başlamıştır.

Ülkemizde 1950'lerden sonra karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikası benimsenmiştir. Bir dönemi simgeleyen demiryolları büyük ölçüde ihmal edilmiştir. Kamu kaynaklarının karayolu sektörüne aktarılmasıyla demiryolu ulaşımı gerileme sürecine girmiştir. Ancak 2000'li yıllardan itibaren demiryolu ulaşımının önemi yeniden tartışılmaya başlanmış ve çağın koşullarına göre modernize edilmesi gündeme gelmiştir. Nitekim 2003 yılından itibaren ülkemizin büyük kentleri arasında yolcu taşımacılığına yönelik yüksek hızlı tren hatları planlanarak yapımına başlanmıştır. Bu hatlardan biri de Ankara'yı Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars üzerinden Orta Asya'ya bağlayacak olan yüksek hızlı tren hattıdır. Günümüzde bölgenin kaynaklarının etkin bir şekilde değerlendirmesi için bu tür yatırımların yapılması gerekmektedir. Hem mevcut demiryolu hattının modernize edilmesi hem de yüksek hızlı tren hattının yapılmasıyla bölgenin ülke ve dünya ile entegrasyonu sağlanmış olacaktır. Ancak yapılacak yüksek hızlı tren hattı sadece yolcu taşımaya yönelik olarak planlanmıştır. Oysa topoğrafik yapısı arızalı olan bölgede yapım maliyeti artan yüksek hızlı tren hatlarından taşımacılık alanında da yararlanacak şekilde dizayn edilmelidir.

Ülkemizde 2006 yılından itibaren TCDD tarafından planlanan 18 değişik yerde lojistik köy planlanmıştır. Sivas, Erzurum ve Kars'ta kurulacak lojistik merkezleri güzergahta taşımacılığın etkinliğini artıracaktır. Söz konusu bu lojistik merkezlerin kurulmasıyla Sivas-Erzurum hattı Avrupa, Kafkas ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere doğu ile batı arasında önemli bir köprü durumuna gelecektir. Aynı zamanda hattın en yakın liman olan Trabzon limanına bağlanması eski İran transit ticaret yolunun yeniden canlanmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak doğal koşulların bütün olumsuzluklarına rağmen Sivas-Erzurum hattı, Türk insanının milli sermaye ile yapmış olduğu Cumhuriyet döneminin en önemli ve zorlu demiryolu projelerinden biridir. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bölgenin siyasi, iktisadi ve kültürel olarak dış dünyaya açılan önemli bir kapısı olmuş, ülkenin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlamıştır. Gelecekte hattın çoklu ulaşım sistemlerine göre yeniden düzenlenmesi verimliliğini artıracığı gibi açık pazarlara ulaşmada tekrar eski parlak günlerini yaşayacaktır.

KAYNAKÇA

Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (B.C.A)

T.B.M.M. Arşivi

Resmi Yayınlar

Resmi Gazete

TBMM Kavanin Mecmuası

T.B.M.M. Kanunlar Dergisi

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi

Gazeteler ve Dergiler

Cumhuriyet

Hakimiyet-i Milliye

Ulus

Tan

Ayın Tarihi

Bayındırlık İşleri Dergisi

Demiryolları Dergisi

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

İkincil Kaynaklar

Akbulut, Gülpınar, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010.

Akbulut, Gülpınar, “Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)”, **Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, 2012, Erzurum.

Akpınar, Deniz, **Cumhuriyet Dönemi’nde (1923-1950) Kayseri’nin İdari ve İktisadi Gelişimi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2013.

- Albayrak, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı”, **Osmanlı Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Sayı:6, 1995, s.1-38.
- Altınok, Serdar, “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi”, **Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Sayı:1-2, Konya, 2001, s.73-88.
- Altuğ, Vefik, **Erzurum ve Çevresinin Tarihi, Tabii, Beşerî, İktisadî Durumu Üzerinde Tetkikleri**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1941.
- As, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2006.
- Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, C.1**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını. 4.Baskı. Ankara, 1989.
- Aydın, Teslime Gülşen ve Öğüt, Kemal Selçuk, “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri”, **II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı**, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, s.1471-1481.
- Başbüyük, Adem, “Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulmuş Bir İlçe Merkezi: İliç”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, Sayı:15, Erzurum, s.251-274.
- Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı**, Cumhuriyet Matbaası, Ankara, 1938.
- Çalapverdi, İhsan, **Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933-1939**, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul, 2008.
- Dervişoğlu, Fatih, **Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007.
- Engin, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Gürbüz, Ali Kemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü”, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2 Sayı:3, Balıkesir, 1999, s.169-193.
- Hatiboğlu, M. Tahir, **Türkiye Üniversite Tarihi 1845-1997**, Selvi Yayınevi, Ankara, 1998.
- İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933)**, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933.
- Karabulut, Yalçın, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, **Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı:6, İstanbul, 1997, s.163-184.
- Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal, “Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:23, 2011,

- İstanbul, s.49-71.
- Kaya, Ömer, **Atatürk Üniversitesi 50. Yıl (1957-2007)**, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2008.
- Kayhan, Meral, **Türkiye Tuz Envanteri**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, Ankara 1976.
- Kutay, Cemal ve Bayar, Celal, **9.9.932 den 21.1.939 a kadar**, 2. cilt, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939.
- Küçükkuşurlu, Murat ve Saylan, Gürkan F., “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Yıl:15, Sayı:38, Erzurum, 2008, s.313-342.
- Öztürk, İlker, **Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.
- Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- Saraçoğlu, Hüseyin, **Türkiye Coğrafyası Üzerine Etütler**, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1956.
- Şahin, Tahir Erdoğan, **Erzincan Tarihi**, Erzincan Hayra Hizmet ve Dayanışma Vakfı, Erzincan, 1987.
- Tabakoğlu, Ahmet, **İslam İktisadı II**, Kitabevi İstanbul, İstanbul 2005.
- Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, **1923 tarihli Umur-u Nafia Programı**, TTK Yayınları, Ankara, 1989.
- Temizgüney, Firdes, **Erzurum’a Demiryolunun Gelişi**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum, 2008.
- Toprak, Zafer, 2007, “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir “Modernite” Metaforu”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı:168, s.26-30.
- Trak, Selçuk T., **İktisadi ve Ticari Türkiye**, Endüstri Basım ve Yayım Evi, İzmir, 1959.
- Türkiye İstatistik Yıllığı**, Cilt:18, Ankara, 1950.
- Uran, Hilmi, **Hatıralarım**, Ankara, 1959.
- Ulaşımında Demiryolu Gerçeği**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Oda Raporu, Nisan 2012.

- Yavuz, Bige Sukan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Kasım 1999-2003 s.527-561.
- Yavuz, Ünsal, 2010, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, s.83-90.
- Yıldırım, İsmail, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanma”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, 1999, XV/44, Ankara.
- Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.
- Yıldırım, Seyfi, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 18 Aralık 2008**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, s.94-100.
- Yönter, İzzet Ulvi, “Türkiye’de Demiryolları ve Demiryollarının Alt Yapı Sorunlarının İktisadi Çerçeve de Değerlendirilmesi”, **Ulaşım 2023 Derneği 2023 Dergisi**, Ağustos 2004.

Elekttronik Kaynaklar

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>.