

ŞİMENDİFERİN ERZURUM YOLCULUĞU

Journey Of Railway To Erzurum

Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU*
Gürkan Fırat SAYLAN**

ÖZ

Gerek Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde gerekse Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'deki ulaşım problemlerinden birisi; Anadolu'nun batısı ile doğusunun modern vasıtalarla birbirine bağlanmamış olmasıydı. Türkiye'nin batısı ve güneyinde birçok demiryolu hattı yapılmışken, Doğu Anadolu bu imkândan uzun süre mahrum kaldı. Cumhuriyet'in ilanından sonra demiryolu hatlarını doğuya doğru uzatmak için ciddi teşebbüsler oldu. Fakat özellikle iktisadi engeller buna mani oldu. Bununla birlikte hedefe ulaşmak için bazı çalışmalar yapılmıştı. 1930'a gelindiğinde demiryolu Sivas'a ulaşmıştı. 1939'da ise Erzurum demiryoluna kavuşmuş oldu.

Anahtar Sözcükler: Türkiye Cumhuriyeti, Doğu Anadolu, Erzurum, Demiryolu, Ulaşım.

ABSTRACT

The absence of railway communication between eastern and western Anatolia was the important intercommunication problem both in the last years of Otoman Empire and first years of the Turkish Republic. Eastern Anatolia was devoid of railway while there were a lot of lines of railway in the other parts of Turkey. It was made important attempts to build railroads eastern Anatolia after the proclaiming of the Turkish Republic. But these attempts were handicapped by economic difficulties especially. Nonetheless it was kept working to achieve this aim. In 1930, the railroad coming from Ankara arrived to Sivas. In 1939, Erzurum was connected to western Anatolia by this railroad.

Key Words: The Turkish Republic, Eastern Anatolia, Erzurum, Railway, Intercommunication.

Giriş

XIX.Yüzyıl'ın başlarında Avrupa'da yapımına başlanan demiryolları konusunda Osmanlı Devleti çok geç kalmamış, Anadolu'daki ilk demiryolu 1866'da hizmete açılan İzmir-Aydın hattı olmuştu.¹ Bu tarihten devletin yıkılışına kadar Anadolu topraklarında 3.756 km. demiryolu döşendi.² Demiryolları çoğunlukla Anadolu'nun batısında

* Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

** Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Arş. Gör.

döşenmişti.³ Doğu Anadolu'da ise, Ruslar tarafından I. Dünya Savaşı sırasında yapılan basit demiryolu/dekovil hatlarından başka bir şey yoktu. Bu demiryolları batıda Osmanlı tarafından yaptırılmış olan demiryolları ile değil, Rusların Kafkasya demiryolları ile bağlantı halinde idi.⁴

I. Dünya Savaşı'nı takiben Anadolu'da başlayan Milli Mücadele'nin zaferle neticelenmesinden sonra, Ankara'da kurulan yeni Türk Devleti demiryolu konusunu daha kapsamlı bir şekilde ele almaya başladı. Milli ve halkçı bir yapıya sahip olan yeni devlet, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek iradeye sahipti. Bununla birlikte yabancı sermayeden hemen yüz çevrilmedi. Lozan görüşmelerinin devam ettiği dönemde Ankara Hükümeti, Anadolu'da demiryolu ağı döşeme planları yapan Ottoman-American Development Company adlı şirketin yetkilileriyle görüşüyordu. Bu plan; Türkiye'nin karşısına, ikinci kez çıkarılan Chester Projesi'ydi.⁵

Cumhuriyet'in ilanından hemen önceki dönemde gündemi meşgul eden Çester Projesi'ne göre; Ottoman-American Development Company Anadolu'da yaklaşık 4.400 km uzunluğunda demiryolu ile Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında üç liman inşa edecekti. Hükümet, Sivas'tan Erzurum'a, hatta Bayezit'e kadar uzanacak bir demiryolu hattını projeye dahil etmek istiyordu.⁶ Ancak, Lozan

¹ Mühendis Tevfik, *Türkiye Demiryolları*, İstanbul, 1927, s.3-4; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 2000, s.10-12.

² İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XII/35, Ankara, 1996, s.388.

³ Osmanlı döneminde Anadolu'da yapılan demiryolu hatları konusunda bkz: Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006, s.48-57.

⁴ 93 Harbinden sonra Kars ve çevresini ele geçirmiş olan Ruslar Gümrü'den başlayarak Kars üzerinden Sarıkamış'a kadar geniş bir demiryolu hattı döşemişlerdi. Rusların bölgeyi Kars, Ardahan ve Batum'u ele geçirişi ve sonrası hakkında bkz: Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VIII*, Ankara, 1988, s.66; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih*, I, Ankara, 1953, s.396-397; S.Esin Dayı, *Elviye-i Selâse'de (Kars, Ardahan, Batum) Milli Teşkilatlanma*, Erzurum, 1997; Ruslar 1916'da Erzurum'u işgal edince, derhal Sarıkamış'tan Erzurum'a kadar da dekovil hattı (dar hat) döşemeye başlamışlardı. Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl:3, Sayı:3, Ağustos 1936, Ankara, s.57; Bu hat Karabıyık Hanları'na (günümüzde Aşkale İlçesi'ne bağlı bulunan Kandilli Beldesi) kadar ulaştırılmış, Tercan'a kadar da yol düzenlemeleri yapılmıştı. *TBMM Zabıt Ceridesi*, I/10, s.118.

⁵ Chester Projesi, ilk olarak Osmanlı Devleti döneminde ortaya atılmıştı. 1909-1911 döneminde gündemi meşgul eden ve Sivas'tan başlayıp, Harput-Ergani-Diyarbakır-Musul-Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye uzanacak bir demiryolu yapımını öngören proje, çeşitli iç ve dış nedenlerle hayata geçirilemedi. Bkz: Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, İstanbul, 2000.

⁶ *TBMM Zabıt Ceridesi*, I/27, s.505; Can, *Chester Projesi...*, s.267-271.

Antlaşması sonrası Musul'un egemenliği konusunda yaşanan belirsizlik, projenin hayata geçirilmesini engelledi.⁷

Böylelikle Cumhuriyet döneminin demiryolu konusundaki ilk büyük girişimi sonuçsuz kalmıştı. Ancak yaşanan bu olumsuz gelişme, Cumhuriyet yönetimini demiryolu politikasından asla saptırmadı. Hedef ortadaydı; Anadolu dört baştan demir ağlarla örülecekti. Bu politika Cumhurreisi Mustafa Kemal'in şu sözlerinde en güzel ifadesini bulmuştu:

“Türkiye Hükümeti'nin tespit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntukaları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir.”⁸

Vatan demir ağlarla örülmek istenirken, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayıp iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde sosyal hayat üzerinde de bir gelişme sağlamak isteniliyordu.⁹ Yine bu demiryollarıyla birlikte, ülke içerisindeki askeri nakliyatlar da daha çabuk bir şekilde yapılacaktı. Başvekil İsmet Paşa, Sivas İstasyonu'nun açılış törenindeki (30 Ağustos 1930) konuşmasında bu konunun önemine şu sözlerle değiniyordu:

“Sabittir ki, İzmir'in servet ve emniyetinin her tehlikeden azade olmasının başlıca vasıtası Sivaslının 24 saat sonra İzmir'i müdafaa edecek bir imkâna malik bulunmasıyla tahakkuk edebilir.”¹⁰

Cumhuriyet idaresi “bir karış fazla şimendifer” parolasıyla 1924 yılında, demiryolu inşaat atağını başlattı. Bu tarihten 1933'e kadar geçen süre, demiryolu yapımı açısından iki döneme ayrılabilir. Birinci dönem; demiryolu inşaatlarının sınırlı yerel olanaklarla yapılmaya çalışıldığı 1924-27 dönemi idi. 1927-33 arası ise demiryolu inşaatlarının, finansman sağlamayı da içerecek biçimde, yabancı müteahhitlere de verildiği dönemdi.¹¹ Devletin mali durumunun, demiryolu politikasının hedeflerini gerçekleştirmede zorlandığı anlaşılınca, yabancı şirketlerin ülkede demiryolu döşemelerine izin verilmişti. Ancak bu durum, ilerde de değineceğimiz gibi, 1933 yılından itibaren değişmeye başlayacak, bundan sonra, Cumhuriyet dönemi demiryolu yapımlarında üçüncü dönem başlayacaktır.

⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, II/7-1, s.864.

⁸ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, II (1906-1938), Ankara, 1997, s.301.

⁹ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası...”, s.390.

¹⁰ İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933), Ankara, 1933, s.295.

¹¹ As, Ulaşım Politikaları..., s.70.

Cumhuriyetin onuncu yılında tamamlanan demiryolu hatları şunlardı: Ankara-Sivas, Kütahya-Balıkesir, Kayseri-Ulukışla, Samsun-Sivas, Samsun-Çarşamba ve Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Baskil'e kadar olan bölümü.¹² Demiryollarının döşenmesinde dikkati çeken önemli bir husus, hatların uzanış biçimleriydi. Osmanlı Devleti döneminde, demiryolu hatları Avrupalı şirketlerin ekonomik çıkarlarına uygun olarak "ağaç dalları" şeklinde inşa edilmişti. Her ağaç dalı belli bir gücün ekonomik çıkar alanını oluşturuyordu. Türkiye Cumhuriyeti ise demiryolu hatlarını ağ biçimine dönüştürmeyi hedeflemişti. Ana hatlar, iltisak yani birleşme hatlarıyla bütünleşerek ağ şemasına dönüştürülüyordu.¹³ Böylece 3.756 km. olarak devralınan demiryolları, 1933'te 6.000 km.nin üstüne çıkıyordu. Yine bu dönemde, yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların 1.664 km.lik kısmı da satın alınarak millileştirilmişti.¹⁴ Cumhuriyet'in 10. yılına gelindiğinde, mali zorluklara rağmen demiryolu politikasında başarılı bir sınav verilmişti.

Cumhuriyet Öncesinde Bölgenin Demiryolu Bakımından Durumu

Osmanlı Devleti döneminde Avrupalı şirketler tarafından kendi çıkarlarına uygun olarak yapıp işletilen demiryolları, ülkenin ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumda değildi. Anadolu'nun büyük kesimi demiryolu hattından mahrumdu. Özellikle ülkenin doğusunda demiryolundan bahsetmek mümkün değildi. Bu mahrumiyetin temel nedeni, Rusya'nın Doğu Anadolu üzerindeki emelleriydi. Rusya ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Nisan 1900 tarihli bir anlaşmayla, Karadeniz sahillerinde ve Erzurum ile Erzincan'a doğru yapılacak demiryollarının Rusya dışında herhangi bir yabancı sermayeye yaptırılmayacağına dair söz verilmişti.¹⁵ Rusya'nın Erzurum civarında demiryolu yapmasına izin verilmesi ise, Osmanlı'nın bölgeyi kendi elleriyle Rusya'ya teslim etmesi anlamına gelecekti.¹⁶ II. Meşrutiyet devrinde doğuya demiryolu yapımı konusu daha ciddi olarak ele alındı. Fakat yine birtakım dış dengeler ve iç siyasi gelişmeler bu hattın yapımına izin vermedi. Ayrıca Doğu Anadolu'ya yapılacak demiryolu yatırımının ekonomik getiri bakımından ölü bir yatırım olacağı yönünde kuvvetli bir kanaat vardı.

¹² As, *Ulaşım Politikaları...*, s.101-112.

¹³ Fatih M. Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, İstanbul, 2007, s.87-88.

¹⁴ Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *IX.Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, III, Ankara, 1989, s.1645.

¹⁵ Erzurum ve çevresi için önemli sonuçlar doğuran bu antlaşma için bkz: Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya*, Ankara, 1990, s.127-132; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, I/1, Ankara, 1991, s.148; Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-1999)*, İstanbul, 2000, s.395-396.

¹⁶ Hüseyin Cahit Yalçın, "Erzurum Zaferi", *Yeni Sabah Gazetesi*, 20 İlk Teşrin (Ekim) 1939, s.3.

Bütün bu nedenler yüzünden Osmanlı devrinde Doğu Anadolu demiryolsuz kaldı ve I. Dünya Savaşı'na bu şekilde girdi. Erkânı Harbiye Umumiye Riyaseti'nin 1920'de hazırladığı bir rapora göre; I. Dünya Savaşı'nda birçok Türk vapurunun Karadeniz'de batması, çok sayıda harp malzemesinin düşman eline geçmesi, şark ordusunun Soğanlı Dağları'nda donması, zayıf kalan ordunun düşmana mukavemet edemeyerek geri çekilmesi, doğu vilayetlerinin düşmana teslim olması velhasıl doğuda büyük bir faciaya şahit olunması hep demiryolunun bulunmamasından kaynaklanmıştı.¹⁷

Türkiye'de doğu ile batı arasında bir demiryolu hattı bulunmamasının eksikliğini, Ankara'da kurulan yeni Türk Devleti'nin idarecileri de yoğun bir şekilde yaşamışlardı. Yıllar sonra Başvekil İsmet Paşa, konuyu şu sözlerle özetlemişti:

“Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu.”¹⁸

Kurtuluş Savaşı'nda var olma mücadelesi verilirken, demiryolu ulaşımı ele alınan konular arasındaydı. Milli hükümetin kuruluşu sırasında Ankara-Sivas hattı üzerinde 70 km.lik bir kısmın yol düzeltilmesi ve altyapısı yapılmıştı; fakat tamamlanmamış bir halde beklemekteydi.¹⁹ 1920'de kurulan ilk İcra Vekilleri Heyeti, ilan ettiği programında Ankara'dan Yahşihan'a kadar demiryolu döşeneceğini ifade ediyordu.²⁰ Yine o dönemlerde, Sarıkamış'tan Erzurum'a ulaşan dekovil hattının Erzincan'a kadar uzatılması da gündeme gelmişti. Bunun için 28 Nisan 1921'de bir kanun kabul edilmiş, Nafia Vekâleti'nin 1921 yılı bütçesine ek bir ödenek konmuştu.²¹ Ancak Kurtuluş Savaşı'nın zorlu şartları bu düşüncelerin gerçekleşmesine fırsat vermedi.

Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki Durum

Cumhuriyet'in demiryolu politikasının en önemli halkalarından birini teşkil eden, Anadolu'nun tam ortasından geçeceği için istikbaldeki demiryolu

¹⁷ Erkânı Harbiye Umumiye Riyaseti'nden 1.1.1337 tarihinde Heyeti Vekile Riyaseti'ne gönderilen rapor için bkz: *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Kataloğu (BMGMK), 030.10.151.69.2*. Giriş kısmında da belirtildiği gibi, savaş içerisinde Ruslar tarafından bölgenin değişik yerlerinde dekovil hatları yapılmıştı. Fakat bu hatlar son derece ilkel olup kısa süre içinde atıl bir hale gelmişti.

¹⁸ *İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları*, s.294.

¹⁹ Mühendis Tefik, *Türkiye Demiryolları*, s.22.

²⁰ Yavuz Aslan, *TBMM Hükümeti Kuruluşu, Evreleri, Yetki ve Sorumluluğu (23 Nisan 1920-30 Ekim 1923)*, Ankara, 2001, s.66.

²¹ *Düstur*, Üçüncü Tertip, II, s.34.

hatlarının bel kemiği olarak nitelenen²² Ankara-Erzurum hattı inşasına uzunca bir süre başlanılmadı. Bu hattın Sivas-Erzurum kısmı çok sarp ve engebeli bir araziden geçiyordu. Üstelik bu hat, döşenecek hatlar içinde en uzun olanıydı. Fakat demiryolunu Erzurum'a ulaştırma hedefi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke yöneticilerinin her fırsatta dile getirdikleri bir konuydu.

Karadeniz seyahatini yapmakta iken, meydana gelen Pasinler depremi yüzünden 30 Eylül 1924'te Erzurum'a gelen Cumhurreisi Mustafa Kemal,²³ burada yaptığı bir konuşmada Erzurum'a uzatılacak demiryolu konusuna değinerek, doğuyu diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının Erzurum'a kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele olarak gördüğünü ifade etmişti.²⁴

Ankara'dan Erzurum'a doğru uzatılması istenilen demiryolu hattının başlangıcını, 17 Nisan 1925'te açılışı gerçekleştirilen İzzettin-Yahşihan arasındaki demiryolu hattı teşkil etmektedir. Hattın açılış töreninde bir konuşma yapan Başvekil İsmet Paşa, başlanılan yolun biteceği nokta olmadığını, “*ilânihâye* (nihayete kadar) *giderek nâmütenâhî* (uçsuz bucaksız) *devam edeceği*”ni söylüyordu. İlânihayedeki hedeflerden biri de Erzurum'du.

Bu arada, 1925 yılının Ağustos ayında Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, incelemeler yapmak üzere Erzurum'a gelmişti. Hükümet Meydanı'nda Erzurumlulara hitaben bir konuşma yapan Süleyman Sırrı Bey, Erzurum'un en önemli meselesi olan şimendiferin bir hükümet politikası olduğunu söylemiş, hızla Sivas'a doğru ilerleyen demiryolu inşaatında vurulan her kazmanın güm güm çıkardığı seslerin kendi kulağında “*Erzurum, Erzurum*” diye aksettiğini ifade etmişti.²⁵ Fakat tam da bu gezinin yapıldığı döneme denk gelen Şeyh Sait İsyanı ve Erzurum'daki Şapka Hadisesi gibi istenmeyen olaylar, birtakım siyasi ve inzibati tedbirlerin ekonomik meselelerin önüne geçmesine neden oldu.²⁶

²² BCA, BMGMK, 030.10.151.69.2.

²³ Gazi Mustafa Kemal'in 1924 yılında gerçekleştirdiği Erzurum gezisi hakkında detaylı bilgi için Bkz. *Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin Sonbahar Seyahatleri*, Ankara, 1341; İbrahim Ethem Atınur, *Reis-i Cumhur'un Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi)*, Ankara, 2006.

²⁴ *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, II, s.212.

²⁵ *Cumhuriyet Gazetesi*, 2 Teşrinievvel (Ekim) 1341, s.2.

²⁶ Şeyh Sait İsyanı ve Şapka Hadisesi'nin Erzurum ve çevresindeki sosyal ve iktisadi hayata etkisi konusunda bkz: “Erzurum Heyetinin Gazetemize Beyanati”, *Halk Gazetesi*, 13 Şubat 1926; Ahmed Halil, “Erzurum'dan Müşahedeler”, *Meslek*, Sayı: 35, 11 Ağustos 1925, s.14-15; Ali Ayrım, *Yalan, Anıların Romanı*, İstanbul, 1978, s.111; “İngiliz Hükümetine Sunulmuş Gizli Raporlarda Doğu Anadolu Olayları, 1924–1938”, Belgeleri Türkçeleştiren: Cahit Duzel, *Politika Gazetesi*, 3 Şubat 1977.

1927 yılına gelindiğinde Ankara'nın doğusunda yaklaşık 300 km.lik bir demiryolu hattı yapılmıştı.²⁷ Aynı yıl Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı Belçikalı bir inşaat şirketine verildi.²⁸ Ancak şirket, sermaye sıkıntısı çektiğinden inşaatı başlayamadı.²⁹ Dönemin Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey,³⁰ şirketle yapılan anlaşmanın iptal edilerek işe talip olan İsveçli diğer bir şirketle müzakereye başlanması gerektiğini düşünüyordu. Bu husustaki kanaatini 30 Temmuz 1927'de Başvekâlet'e gönderdiği bir yazıda ifade etmişti. Başvekil İsmet Paşa buna verdiği cevapta, Sivas-Erzurum hattı için İsveçlilerle görüşmelere başlanmasının uygun olduğunu belirtmişti.³¹ Böylece Belçikalı şirketle yapılan sözleşme feshedilerek, İsveçli şirketin yetkilileriyle görüşmelere başlandı. Görüşmeler olumlu neticelenince, Sivas-Erzurum inşaatı bu kez de İsveçli şirkete verildi. Ancak bu şirketin de işi başaramayacağı anlaşıldığından, İsveçlilerle yapılan sözleşme de feshedildi.³²

Yabancı şirketlerle bu işin halledilemeyeceği görülünce, hükümet bu işi bizzat kendi üzerine aldı. Öncelikle hattın maliyeti ve hatla ilgili teknik hususlar tekrar gözden geçirildi. Yapılan incelemeler sonucunda, Nafia Vekâleti tespit ettiği hususları, 22 Temmuz 1929'da Başvekâlet'e gönderdiği bir raporda özetledi. Buna göre; İnşaat Umum Riyaseti'nin işin yapılabilmesi için tespit ettiği meblağ, 43 milyonu inşaat masrafı olmak üzere, toplam 53 milyon liraydı. Raporun devamından anlaşıldığına göre; Sivas-Erzurum hattı Cumhuriyetin 10. yılına yetiştirilmek isteniyordu. Bunun için hattın yapımına birkaç yerden başlanacak, fen heyeti Avusturya'dan getirilecek mühendislerle takviye edilecek, amele tedarikinde sıkıntı çekilecek yerlerde daha fazla makine kullanılacaktı.³³

Ancak bu inşaatı başlanamadı. Demiryolu yapımı konusunda karşılaşılan mali güçlüklerin üstüne, 1929 ekonomik buhranı da eklenince, 1930'da Sivas'a kadar ulaşan demiryolu hattı burada kalmıştı.³⁴

²⁷ Mühendis Tefik, *Türkiye Demiryolları*, s.22.

²⁸ *BCA, Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu (BKKK)*, 030.18.1.1.24.23.10.

²⁹ *İsmet Paşa'nın Siyasi ve İktisadi Nutukları*, s.311.

³⁰ Behiç Bey, 4. TC Hükümeti döneminde Süleyman Sırrı Bey'den sonra 11.1.1926'da göreve gelmiş ve Recep (Peker) Bey'in göreve geldiği 15.10.1928'e kadar bu görevde kalmıştır. *Dünden Bugüne Başbakanlık*, 1920-2004, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2004, s.222-223.

³¹ *BCA, BMGMK*, 030.10.12.72.24.

³² *İsmet Paşa'nın Siyasi ve İktisadi Nutukları*, s.311.

³³ *BCA, BMGMK*, 030.10.151.70.6.

³⁴ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, Ankara, 2001, s.76.

Sivas-Erzurum Hattı Kanunu ve Yapılan Çalışmalar

Erzurum'a demiryolu hattının döşenmeye başlanması için, buhranın etkilerinin azaldığı 1933 yılını beklemek gerekecekti.³⁵ Nitekim bu husustaki 4 maddelik kanun teklifi 20 Mayıs 1933'te TBMM tarafından görüşülerek kabul edildi. Kanunla, Sivas'tan Erzurum'a demiryolu yapılması ve Divriği civarında münasip bir noktada Malatya'ya doğru uzanacak bir iltisak yani birleşme hattının döşenmesi kararlaştırıldı. Bu iş için harcama bedeli olarak 80.000.000 lira öngörülmüştü. Sivas-Erzurum ana hattı ile Malatya'ya uzanacak birleşme hattının yapımı için sekiz yıllık bir süre tanınmıştı.³⁶

Kanun, 27 Mayıs 1933'te Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi.³⁷ Ancak hattın takip edeceği güzergâh hususunda Nafia Vekâleti ile Genelkurmay Başkanlığı arasında fikir ayrılığı yaşandı. Nafia Vekâleti mühendisleri, hattı Sivas-Zara istikametinden geçirmeyi düşünürlerken, Genelkurmay Başkanlığı hattın daha güneyden ve Divriği istikametinden geçmesini gerekli görüyordu.³⁸ Ancak Nafia Vekili Hilmi Uran ile Vekâletin diğer görevlileri güzergâhın Divriği istikametinden geçirilmesi halinde, hattın yapımı için gereken meblağın daha da artacağını düşünüyorlardı. Zira bu bölgedeki arazi çok daha arızalıydı. Yapılan tartışmalar sonucunda güzergâh, Genelkurmay Başkanlığı'nın istediği şekilde belirlenmiş ve hattın o şekilde ihaleye açılmasına karar verilmiştir.³⁹

Hat inşasının ihaleye çıkarılacak olması yerli şirketlerin yanında Fransız, Alman ve Amerikan şirketlerini de harekete geçirdi. Bu yabancı şirketler arasında Fox Brothers International Corporation ve Julius Berger gibi daha önce Türkiye'de iş yapmış olanlar da vardı.⁴⁰ 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulüyle yapılan ihaleye şu şirketler ilgi gösterdi: İnşaat İdarei Fenniyesi, Foks ve Hathas Şirketi, Mühürdarzâde Nuri ve Ortakları Şirketi ile Abdurrahman Naci Şirketi.⁴¹

³⁵ Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası...", s.393.

³⁶ *TBMM Zabıt Ceridesi*, IV/15, 20.05.1933, s.212-215; *Düstur*, Üçüncü Tertip, XIV, s.651.

³⁷ *Düstur*, Üçüncü Tertip, XIV, s.651.

³⁸ Hilmi Uran, *Hâtralarım*, Ankara, 1959, s.238-239.

³⁹ Uran, *Hâtralarım*, s.239. Fevzi Çakmak, hattın, güneye kaldırılmasıyla ilgili tereddütleri olan Uran'a "Hiç tereddüt etme, bu hat cenuptan (güneyden) geçmekle göreceksin çok daha ekonomik olacaktır. Ben Cihannüma'da okudum, o taraflarda demir madeni varmış." diyerek, Uran'ın endişelerini gidermeye çalışmıştır. Bkz. Uran, *Hâtralarım*, s.239.

⁴⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.100.

⁴¹ Mühürdarzâde Nuri Bey ile Abdurrahman Naci Bey kardeşler. Mühürdarzâde Nuri Bey 1920 yılında İstanbul'da Maliye Şubeleri Müfettişi iken istifa etmiş; 1924 yılına geldiğinde ise, Samsun-Sivas demiryolu inşaatının ihaleye açılacağını öğrenince bir inşaat şirketi kurarak bu işe talip olmuştur. O tarihlerde Tapu Mühendisi olan Abdurrahman Naci Bey'i de görevinden istifa ettirerek kendisine ortak etmiş ve beraber müteahhitlik işlerine

Foks Şirketi ile İnşaat İdarei Fenniyesi Şirketi eksiltmeye katılmadığı için Abdurrahman Naci Bey ile Mühürdarzâde Nuri Bey ve Ortakları Firması teklif yapmış ve Abdurrahman Naci Bey'in %8.80 müteahhit kârı istemesine mukabil, Mühürdarzâde Nuri Bey %1.60 müteahhit kârı ile yetinmiştir. Böylece iki teklif arasındaki devletin kârı 3.456.000 lira olacağından ve Mühürdarzâde Nuri Bey Firmasının bu işi, teknik ve mali bakımdan sonuna kadar başarabilecek kuvvette olduğuna kanaat getirildiği için ihalenin bu firmaya verilmesi konusunda Bakanlar Kurulundan izin istenmiştir.⁴²

Böylece Sivas-Erzurum Hattı inşaatı, Mühürdarzâde Nuri Bey ve Ortakları Firması'na ihale edilmiştir.⁴³ 29 Haziran 1933'te ihaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi imzalanmıştır.

Nafia Vekili Hilmi Bey, aynı gün Başvekil İsmet Paşa'ya bir yazı göndererek, duygularını şu şekilde ifade etmiştir.

*“Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryolları inşaatının mukavelenamesini şimdi imza etmiş bulunuyorum. Bunu zati devletlerine arz ve iblağ ederken deruni bir haz ve inşirah duymakta olduğumu ifade etmek isterim.”*⁴⁴

Bu demiryolu ihalesi, Cumhuriyet sonrası Türk demiryolu yapımı tarihinde bir milat olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren benimsenen *“bir karış fazla şimendifer”* sloganı artık yerini, *“Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu”* sloganına bırakıyordu.⁴⁵ Bu tarihe kadar genellikle yabancı şirketlerin yanında taşeron olarak görev yapan Türk

başlamışlardır. Bkz. Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?*, İstanbul, 1947, s.42,49-50; Ancak ne var ki birkaç yıl sonra iki kardeşin yolları ayrılmaya başlamıştır. Yukarıda bahsettiğimiz Sivas-Erzurum demiryolu ihalesi açılınca, şirket bu işe de talip olmuş ancak şirketin diğer ortakları Nuri Dağdelen ve Hayri Kayadelen, Mühürdarzâde Nuri Bey'in asabi ve fevri mizacından dolayı bu işte bulunmasını istememişlerdir. Abdurrahman Naci Bey de durumu abisine aktarınca, buna çok içerleyen Nuri Bey, ortaklıktan ayrılarak başka şahıslarla Simeryol adıyla bir şirket kurmuş ve ihaleye öyle katılmıştır. Yukarıda, Sivas-Erzurum Hattı'nın ihalesini kazandığı belirtilen Mühürdarzâde Nuri Bey ve Ortakları Firması'nın adı; Simeryol Şirketi'dir. Mühürdarzâde Nuri Bey, Sivas-Erzurum Demiryolu hattından başka; Fevzipaşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Irmak-Filyos hatlarının da müteahhitliğini yapmış, bu görevlerindeki başarılarından dolayı, soyadı kanunu çıktıktan sonra Atatürk tarafından kendisine Demirağ soyadı verilmiştir. Bkz. Dervişoğlu, *Nuri Demirağ...*, s. 21, 78-83, 93-96, 125-128.

⁴² BCA, BKKK, 030.18.1.2.37.45.8.

⁴³ BCA, BKKK, 030.18.1.2.37.45.8.

⁴⁴ İsmet Paşa, bu yazıya 1 Temmuz 1933 tarihinde cevap vererek, bundan duyduğu memnuniyeti ifade etmiş, vekil ve mesai arkadaşlarını kutlamıştır. BCA, BMGMK, 030.10.151.71.7.

⁴⁵ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası...”, s.393.

müteahhitleri, elde ettikleri tecrübe ve sermayeyle, demiryolu inşaatlarını artık kendileri üstlenmeye başlamışlardı.⁴⁶ Yine bu tarihten itibaren uygulanan iç borçlanmalarla birlikte demiryolu yapımında artık yabancı sermayeye de ihtiyaç hissedilmemiştir.⁴⁷

Şirketle yapılan sözleşmeye göre; Malatya birleşme hattı Aralık 1938'e kadar, Sivas-Erzurum Hattı ise 31 Aralık 1940'a kadar bitirilecekti. İnşaat sekiz yıl sürecek olmasına rağmen, hükümet ödemeyi 12 yıllık taksite bağlamıştı. 52.100.000 TL olan bu iki hattın ihale bedeli, şirkete %7 faiziyle birlikte 58.200.000 TL olarak ödenecekti. Her bir yıl içindeki ödemeler üç ayda bir yapılacak ve Nisan 1944'te de tamamlanacaktı.⁴⁸

Sıra artık inşaata başlanmasına gelmişti. Nitekim Sivas Kongresi'nin 14. yıldönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas-Erzurum demiryolu hattının ilk kazması vurularak inşaata başlandı.⁴⁹

Ancak Sivas-Erzurum demiryolunun geçeceği arazi önceden de ifade edildiği gibi oldukça sarp ve arızalıydı. İklim şartları da inşaat için bir diğer olumsuz faktördü. Tüm bu etkenler göz önüne alınarak, hattın altı şubeye, bu altı şubenin de kendi içerisinde yirmi altı kısma ayrılması kararlaştırıldı.⁵⁰ Böylece inşaat Sivas'tan Erzurum'a doğru ilerlemeye başladı.

Fakat daha işin başında, inşaat masraflarının karşılanmasında güçlük çekilmeye başlandı. Bunun üzerine hükümet, daha önce Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı için gerçekleştirilen iç borçlanma uygulamasını yeniden devreye sokmaya karar verdi. Bu hususta, halkın Ergani tahvillerine gösterdiği yoğun ilginin de etkisi büyük olmuştu.⁵¹ Nitekim 25 Mayıs 1934'te kabul edilen kanunla, geliri Erzurum-Sivas hattına harcanmak, yıllık faiz ve ikramiye toplamı %7 olmak, itibari kıymeti her yıl 10.000.000 lirayı geçmemek ve 20 yılda ödenmek şartıyla 30.000.000 liralık tahvil çıkarılması suretiyle iç borçlanma yapılması hususunda Maliye Vekâleti görevlendirildi.⁵²

⁴⁶ Uran, *Hâtıralarım*, s.238.

⁴⁷ Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası...", s.393.

⁴⁸ İsmail Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XV/44, Ankara, Temmuz 1999, s.623.

⁴⁹ *Demiryollar Dergisi*, 15/176-177, Ankara, Birinci Teşrin (Ekim) 1939, s.178; *Sivas Cer Atelyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat*, Ankara, 1939, s.26.

⁵⁰ *Sivas Cer Atelyesi...*, s.42.

⁵¹ Yıldırım, "Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları...", s.614.

⁵² *TBMM Zabıt Ceridesi*, IV/22, 25.5.1934, s.378.

1935 yılı başında çıkarılmasına karar verilen ilk tertip tahviller⁵³ toplamda 2.000.000 TL olarak 10 Ocak ile 15 Ocak 1935 tarihleri arasında satışa sunuldu⁵⁴ ve satışlar başarılı bir şekilde tamamlandı.⁵⁵ 4.500.000 TL değerinde olan ikinci tertip tahviller ise 20 Kasım 1935'te satışa çıkarıldı.⁵⁶ Bu ikinci tertipten sonra, beş tertip tahvil daha satışa çıkarıldı. Bütün bu tahviller halktan ve milli bankalardan oldukça fazla bir ilgi görmüş ve tamamı satılmıştı. Böylece Sivas-Erzurum hattı için devamlı bir kaynak sağlanmış oldu.⁵⁷

Demiryolunun Erzurum'a Ulaşması İçin Yapılan Son Teşebbüsler

Sivas-Erzurum demiryolu inşaatının devam ettiği sırada, Başvekil İsmet İnönü'nün meşhur doğu gezisi gerçekleşti. İnönü 30 Haziran 1935'te Ankara'dan hareket etmiş, 18 Temmuz 1935'te gezi kapsamında Erzurum'a uğramıştı.⁵⁸ Başvekilin şehirdeki incelemeleri sırasında Erzurumlular, Sivas'tan başlanan demiryoluna Erzurum'dan da başlanılmasını istemişlerdi. Erzurumlular bu isteğiyle, kendilerine yeni bir iş alanı sağlamayı ve demiryolunun bir an evvel Erzurum'a gelmesini amaçlamışlardı.⁵⁹ Gezisi boyunca gittiği her yerde açlık ve sefaletin kol gezdiğini müşahade etmiş olan ve bölgenin iktisadi kalkınmasının siyasi ve inzibati bakımdan önemini idrak eden İnönü, Erzurumluların bu isteğini dikkate aldı. Doğu gezisinin bir diğer durağı olan Erzincan'da bulunduğu sıralarda, Sivas-Erzurum demiryolu hattı Mühendisi İzzet Bey'le görüşerek, 1936 ilkbaharında hattın Erzurum'dan da başlatılması hususunda gereken hazırlıkların yapılması için talimat verdi. İnönü'nün bu talimatı üzerine, demiryolu malzemelerinin yakınlığı dolayısıyla Rusya'dan getirtilmesine karar verildi.⁶⁰

Başvekil İnönü'nün doğu gezisinin en önemli sonuçlarından birisi de, Erzurum merkez olmak üzere bölgede Üçüncü Umum Müfettişliği kurulmasına karar verilmesiydi.⁶¹ Bu müfettişliğin başına Ağustos 1935'te dönemin Erzurum mebuslarından Hasan Tahsin Uzer atandı.⁶² Bu gelişmeler Sivas-Erzurum demiryolunun tamamlanması konusunda son derece önemli sonuçlar doğurdu.

⁵³ *Varlık*, 22 Teşrinisani (Kasım) 1934.

⁵⁴ Yıldırım, "Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları...", s.615.

⁵⁵ Kemal Ünal, "Sivas-Erzurum Öduncü", *Ulus Gazetesi*, 8 Son Teşrin (Kasım) 1935, s.1.

⁵⁶ *BCA, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu (CHPK)*, 490.01.3.11.10.

⁵⁷ Yıldırım, "Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları...", s.615-616.

⁵⁸ Murat Küçükkuşurlu, *Cumhuriyet Devrinde Erzurum'da Siyasi Hayat*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2006, s.460-461.

⁵⁹ *Erzurumluların Büyük Başbakanımız General İsmet İnönü'den Dilekleri*, Erzurum, 1935, s.4.

⁶⁰ *Varlık*, 22 Ağustos 1935.

⁶¹ Küçükkuşurlu, *Erzurum'da Siyasi Hayat...*, s.466.

⁶² *BCA, BKKK*, 030.18.1.2.57.70.15 Tahsin Uzer III. Umum Müfettişliği'ne atanmasından dolayı 8 Kasım 1935'te mebusluk görevinden istifa etmiştir. Bkz. *Türk Parlamento Tarihi, TBMM V.Dönem (1935-1939)*, II, Ankara, 2001, s.277.

Nitekim eski mebus ve yeni genel müfettiş Uzer'in üzerinde durduğu en önemli konulardan birisi, Erzurum ve çevresinin demiryolu ile merkeze bağlanmasıydı.

Tahsin Uzer bu göreve atandıktan hemen sonra, Eylül-Ekim aylarında Erzurum ve çevresinde kapsamlı bir inceleme gezisine çıktı.⁶³ Bu gezi sonrası izlenimleri hakkında bir rapor düzenleyen Uzer, demiryolu hakkında şunları belirtmekteydi:

“Şark demiryollarının Erzurum'dan da başlaması kararı bütün doğu illeri için unutulmaz tarihi bir müjdedir. İlbaharda vurulacak ilk kazma ile doğu bünyesinde bir refah temeli atılmış olacaktır. Erzurum'un bütün medeni dünyaya başlanışını bir an önce görebilmek ve gösterebilmek için aynı ameliyeye Erzincan'dan da iki taraflı olarak başlanmasını hükümetin takdirine sunarım.”⁶⁴

Başlangıçtaki iyi niyet ve temennilere rağmen, 1936 yılı baharına gelindiğinde Erzurum tarafından inşaata henüz başlanmamıştı. Bu durum, işin ertelendiği yolunda söylenilere yol açmış ve Erzurumlular üzerinde olumsuz bir tesir bırakmıştı. Bunun üzerine, Nisan 1936'da Genel Müfettişlik'ten valiliğe gönderilen telgrafta, demiryolu malzemelerinin Aşkale'ye gelmeye başladığı ve bunların iyi muhafaza edilmesi gerektiği bildirilmiş ve menfi propagandanın önüne geçilmesi istenmişti.⁶⁵ Uzer, oluşan bu sıkıntılı durumun etkisiyle olsa gerek, 16 Nisan 1936'da Ankara'ya bir yazı göndererek duygularını şu sözlerle ifade etmişti:

“Doğu ilinin dava başı, Erzurum'da devlet demiryolu üzerinde vurulacak ilk kazmadır. Bunun lahuti (ilâhi) sesini işittiğim an, bütün ömrümde en temiz ve geniş nefes aldığım lahza (an) olacaktır. Hayatımda bana böyle bir dakikayı yaşatan Büyük İsmet İnönü'ye ölünceye kadar perestij edeceğim. Öldükten sonra da inkılâp terbiyesi ile yetiştirdiğim evlatlarıma aynı minnet ve şükran hislerini derin bir iman ile kalplerinde taşımalarını vasiyet edeceğim.”⁶⁶

Bu gelişmeler üzerine hükümet, inşaata Erzurum tarafından da biran evvel başlanması için gereken emri verdi. Nihayet 17 Mayıs 1936'da, Aşkale Nahiyesi'nin⁶⁷ 5 km. batısındaki Çomoğlu Hanları⁶⁸ civarında yapılan törenle,

⁶³ Varlık, 19 Eylül 1935.

⁶⁴ BCA, CHPK, 490.01.648.151.1; BMGMK, 030.10.70.462.11.

⁶⁵ Varlık, 27 Nisan 1936; Erzurum Gazetesi, 30 Nisan 1936.

⁶⁶ BCA, BMGMK, 030.10.70.463.21.

⁶⁷ Aşkale Nahiyesi, 20 Mayıs 1937'de yapılan idari değişiklikle ilçe merkezi haline getirilmiştir. BCA, Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı Kataloğu (Üçlü Kararnameler) (BTDB), 030.11.1.112.13.9;22. Aşkale'nin kaza merkezi yapılmasında demiryolu güzergâhının buradan geçmesi başat rol oynamıştır.

demiryolunun Erzurum tarafından da yapımına başlandı. Bu tören için, Müfettişlik dairesi önünde toplanan Erzurumlular, otomobillerle Aşkale'ye gitmişlerdi.⁶⁹ Halkevi bandosunun çaldığı parçalardan sonra ilk kazmayı vuran Tahsin Uzer,⁷⁰ Atatürk, İnönü ve ilgili vekillere teşekkür ve tebrik telgrafları gönderdi. Atatürk buna karşılık verdiği cevapta, doğu illerinin refah ve bayındırlığına doğru yeni bir adım olan bu hadiseden pek memnun olduğunu belirterek başarılar dilemekteydi.⁷¹

Erzurum tarafından başlanan inşaatta kullanılacak malzemelerin bir kısmının, yakınlığı dolayısıyla Rusya'dan alınmasına karar verilmişti. Bu kararın alınmasında, hattın Sivas-Erzincan bölümünün yapımında kullanılan malzemelerin sevkiyatındaki zorluklar da etkili olmuştu. Hattın geçtiği yerlerde kereste, çimento ve benzeri inşaat malzemelerinin kaynağı bulunmuyordu. Bu eksikliği giderebilmek amacıyla, Avrupa'dan veya memleketin çeşitli yerlerinden temin edilmeye çalışılan malzemeler, Derince, Samsun, Mersin veya Trabzon gibi uzak yerlerden taşınıyor; bunların nakli için ister istemez çok para ve zaman harcanıyordu. Zaten ülkede yeterli nakil vasıtaları da bulunmuyordu.⁷²

Bütün bu zorluklar ve alınan karar gereğince, 14 Eylül 1936 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla, Sovyetler Birliği'nden ilk etapta 3.000 ton çimentonun ihracat kontenjanı haricinde alınması kabul edildi. Bu kontenjan dışı uygulamalar hattın inşası sürecinde birçok kez uygulanacaktır.⁷³

Diğer yandan 1936 yılı inşaat mevsiminin sonlarına doğru, hattın Sivas-Çetinkaya kısmı tamamlanmıştı. Dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya, 22 Ekim 1936'da Başvekâlet'e gönderdiği yazıda, Sivas'tan Erzurum'a doğru hattın dördüncü istasyonu olan Tecer'den sonra Eskiköy, Karagöl, Kavaklı, Çetinkaya isimle dört istasyonun 1 Kasım 1936 tarihinden itibaren işletmeye açılacağını, bu

⁶⁸ Günümüzde Aşkale'nin Demirkıran Köyü'ne bağlı Çomoğlu Mezrası'nda bulunan yerleşim alanı. Bkz. Zekiye Çomaklı, *İpek Yolunda Bir Kavşak Aşkale*, Erzurum, 2003, s.240.

⁶⁹ *Varlık*, 21 Mayıs 1936.

⁷⁰ *Erzurum*, 21 Mayıs 1936.

⁷¹ *Erzurum*, 28 Mayıs 1936.

⁷² *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:6, Sayı:3, Birinci Teşrin (Ekim) 1939, s.18; *Sivas Cer Atelyesi*, s.55; Hattın bütün raylarının Mersin'e çıkarılıp, 1.113 km. mesafedeki Erzurum'a sevk edildiği, hattın traverslerinin tamamının ilaçlanarak Derince'den taşındığı ve Derince ile Erzurum arasındaki mesafenin 1.643 kilometre olduğu, döşemede kullanılan ray ve traverslerin ağırlığının 165.600 ton tuttuğu, inşaata 120.000 tona yakın çimento sarf edildiği ve sadece bu çimentonun ortalama 15'er tonluk 10.000'den fazla vagon yükü teşkil eylediği göz önüne alındığında, karşılaşılan güçlükler daha iyi anlaşılacaktır. Bkz. *Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20.10.1939*, İstanbul, 1939, sayfa numarası yok.

⁷³ *BCA, BKKK*, 030.18.1.2.68.75.6.

hat üzerinde Pazartesi ve Perşembe günleri olmak üzere şimdilik haftada iki defa tren işleyeceğini bildırıyordu.⁷⁴

1937-1939 mali yılları içinde Sovyetler Birliği'nden 15.000 ton çimento daha alınmasına karar verildi. Kars'tan ülkeye girecek olan bu çimentoların Sarıkamış'a kadar getirtilmesinde geniş hat, Sarıkamış'tan Erzurum'a kadarki sevkıyatında ise Sarıkamış-Erzurum arasındaki dar hat kullanılıyordu.⁷⁵ Daha önceden de belirtildiği gibi bu dar hat Erzurum'dan sonra Karabıyık Hanları'na (Kandilli) kadar ulaşıyordu. Ancak hattın bu Erzurum-Karabıyık kısmı kullanılamaz haldeydi. Erzurum'a gelecek çimentoların, inşaat bölgesi olan Aşkale'ye karayoluyla getirtilmesi ise daha fazla masrafa neden olacağından, sevkıyat için Erzurum-Karabıyık hattının emaneten tamir ve ıslahına karar verildi. Bakanlar Kurulu'nun 8 Ocak 1937 tarihli kararnamesinde de belirtildiği gibi, bu suretle ayrıca, bu dar hat kullanılabilir hale getirilecek, Sivas hattı inşa edilinceye kadar Erzurum ile Ilıca arasındaki askeri nakliyat ve Sivas hattının yapılması için gerekli olan malzemenin taşınmasında kullanılabilir ve yine Ilıca'daki kaplıcalara yaz mevsiminde çok sayıda yolcu taşıyabilecekti.⁷⁶

Bu arada, 20 Temmuz 1937'de Erzurum Tren İstasyonu'nun temel atma töreni yapılmıştı. Tören, Genel Müfettiş Tahsin Uzer, Vali Haşim İşcan, Orgeneral Kâzım Orbay ve Korgeneral Ergüder Paşa'nın da hazır bulunduğu kalabalık bir heyet huzurunda yapılmış; Uzer, Atatürk'ün doğuya verdiği önemden ve demiryolunun Erzurum'a ve bölgeye getireceği faydalardan bahseden bir konuşma yapmıştı.⁷⁷

Erzurum tarafında bu gelişmeler yaşanırken, Sivas'tan da sevindirici haberler gelmekteydi. 2 Ekim 1937'de hattın Sivas-Divrik kısmı işletmeye açılıyor,⁷⁸ 11 Aralık 1938'de ise önemli bir durak olan Erzincan İstasyonu'nun açılışı gerçekleştiriliyordu. Bu münasebetle yapılan törene katılmak için aralarında Nafia Vekili Ali Çetinkaya, milletvekilleri ve üst düzey komutanların da bulunduğu kalabalık bir heyet Ankara'dan trenle Erzincan'a gelmişlerdi.⁷⁹

⁷⁴ BCA, BMGMK, 030.10.153.76.30.

⁷⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, III/3, s.57.

⁷⁶ BCA, BKKK, 030.18.1.2.71.3.2; Alınan bu karar gereğince, Erzurum'dan Karabıyık mevkiine uzanan bu 46 km.lik dekovil hattı takviye edilerek Temmuz 1937'de yapılan merasimle yeniden hizmete açılmıştır. Bu münasebetle yapılan merasime Erzurum'dan iştirak edenler hususi bir trenle Karabıyık'a kadar giderek aynı trenle tekrar dönmüşlerdir. *Ayın Tarihi*, Sayı: 44, 1-31 Temmuz 1937, s.5.

⁷⁷ *Ayın Tarihi*, Sayı: 44, 1-31 Temmuz 1937, s.9-10.

⁷⁸ BCA, BMGMK, 030.10.152.76.34; Diğer yandan Sivas-Erzurum Ana Hattı'na bağlı bulunan Çetinkaya-Malatya birleşme hattı da 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştır. Bkz. As, *Ulaşım Politikaları...*, s.113.

⁷⁹ *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:5, Sayı:7, Birinci Kânun (Aralık) 1938, s.47-48.

Erzincanlılar törene büyük ilgi göstermişler, istasyon sahasını mektepliler ve askerler ile birlikte doldurmuşlardı. Törende Dördüncü Umum Müfettişi Korgeneral Hüseyin Abdullah Alpdoğan, Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve Demiryollar İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer birer konuşma yapmışlardı. Çetinkaya konuşmasında, demiryolunun 1939 yılının ortalarında Erzurum'a varacağını müjdelemekteydi⁸⁰.

Yine aynı gün Ali Çetinkaya tarafından Cumhurreisi İsmet İnönü'ye gönderilen telgrafta şu ifadeler yer verilmişti:

“Resisicümhur İsmet İnönü'nün Yüksek Huzurlarına

Bugün en müsait bir hava ile trenlerimiz muayyen saatte Erzincan'a vardı. Hattın açılma törenini Erzincan halkının ve civar vilâyet heyetlerinin iştirakiyle ve milli tezahüratla yaptık. Türk milletinin yapıcılık kudretinin bu en parlak ve tarihi eserinin azameti önünde bir milletin hayatında vusulü mümkün olan en büyük saadet mertebesini idrâk halinde bulunan Erzincan halkı en derin bir milli vecdü istiğrak (milli heyecana boğulmuşluk) içinde meserret (sevinç) yaşları dökerek Cumhuriyet'e ve şahsı devletlerine has olan şimendifer siyasetinin bu mes'ut neticelerine karşı bipayan (sonsuz) minnet ve şükran hisleri izhar eylemişler ve bunu yüce makamlarına arz ve iblağa (ulaştırmaya) tavassut etmeğimizi istirham etmişlerdir.

*Keyfiyeti (durumu) ve bu mes'ut hadiseyi yüksek huzurlarına en derin tazim ve saygılarımla arz eylerim. 11 Aralık 1938.”*⁸¹

Cumhurreisi İnönü ise, bu yazıya 13 Aralık 1938'de Çankırı'dan gönderdiği telgrafta şu şekilde karşılık vermişti:

“Bay Ali Çetinkaya Nafia Vekili

*Erzincan hattının açılması münasebetiyle sayın halkın hakkımda gösterdikleri yüksek ve samimi hisleri bildiren telgrafınızdan pek mütehasşis oldum. Sevgi ile teşekkür ederim. Demiryolunun Erzincan'a ulaşması yurdumuzu demir ağlarla örmeyi azmetmiş olan Cumhuriyet Hükümeti'nin yeni ve kıymetli bir muvaffakiyetidir. Bu vesile ile sizi ve hükümeti tebrik eder ve mütemadi başarılar dilerim.*⁸²”

Bu arada Erzurum ve Erzincan arasındaki demiryolu inşaatı da bir hayli ilerlemiş ve ray döşenecek hale getirilmişti. Bu durum üzerine demiryolunun

⁸⁰ Ali Çetinkaya ile Razi Soyer'in törende yaptıkları konuşmaların tam metni için Bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, V/7, s.48-53.

⁸¹ *Bayındırlık İşleri Dergisi*, V/7, s.53-54; *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.200.

⁸² *Bayındırlık İşleri Dergisi*, V/7, s.54; *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.200.

Erzurum'a tahmin edilenden daha önce ulaşabileceğini gören Hükümet, işi üstlenen şirketle görüşerek hattın sözleşmede belirtilen tarihten önce bitirilmesini istedi. Bu isteğin kabul edilmesiyle ray döşeme işleri hızlandırıldı.⁸³

Tüm bu gelişmeler Erzurumluların heyecanını bir kat daha artırmaktaydı. Erzurum'a ulaşacak demiryolu için hazırlıklar aylar öncesinden yapılmaya başlanmış, bu amaçla ilk olarak Halkevi tarafından ve valilik kontrolünde Erzurum'la ilgili bir kitap hazırlanmasına karar verilmişti. Hazırlanacak eserde yayınlanmak üzere Erzurum, Tortum, Hasankale gibi yerlerden tarihi ve tabii güzelliklerin fotoğrafları istenmişti.⁸⁴

Kara Trenin Erzurum'a Girişi

Erzincan'a ulaşan demiryolu tüm hızıyla Erzurum'a doğru ilerliyordu. 3 Temmuz tarihinin artık Erzurumlular için farklı bir anlamı daha olacaktı. Zira 3 Temmuz 1939'da demiryolu, Erzurum Vilâyeti hududuna girmişti. Aynı gün Atatürk'ün Erzurum'a gelişi ve Aziziye Tabyaları'nın düşman işgalinden kurtarılışının yıldönümlerini de kutlayan Erzurumlular tam manasıyla bir bayram havası içindeydi.⁸⁵

Erzurum Valisi Haşim İşcan'ın önderliğinde muhtelif kurumların başkanlarından oluşan bir komisyon, Erzurum'un demiryoluna kavuşacağı gün için yapılacak büyük merasimin hazırlıklarıyla meşguldü. Demiryolu güzergâhındaki kasabalarda da kutlama hazırlıklarına başlanmıştı.⁸⁶

Diğer yandan, demiryolu döşemesi 20 Temmuz 1939'da Aşkale Belediyesi sınırları içine girmiş, Pırnakapan mıntikasındaki Saptıran Köyü'ne ulaşmıştı. Döşeme işlerinde çalışan işçiler milli şarkılar söyleyerek canla başla çalışıyor, trenin vardığı köylerdeki halk ise kurbanlar keserek duygularını ifade ediyordu. Erzurum'a trenin ulaşması münasebetiyle yapılacak merasimin hazırlıkları da artık tamamlanmak üzereydi.⁸⁷

Erzurum, trene kavuşmak için artık gün sayıyordu. 28 Temmuz 1939'da tren Aşkale'deydi. Bu önemli hadiseyi kutlamak için, bayraklarla donatılan Aşkale'ye civar nahiye, köy ve kazalardan binlerce halk akın akın gelmekteydi.

⁸³ As, *Ulaşım Politikaları...*, s.109.

⁸⁴ *Erzurum*, 5 Haziran 1939.

⁸⁵ *Ayın Tarihi*, Sayı: 68, 1-31 Temmuz 1939, s.6-7; Bu arada, demiryolunun şehre giriş noktasında bulunan ve istasyonun yer aldığı Gez Mahallesi'nde, buradan geçen dere ile Süleyman Ağa isimli bostan tarlasının çevrelediği 37.587 metrekare büyüklüğündeki mezarlığın 17.404 metrekarelik kısmı 10 Temmuz 1939'da Devlet Demiryolları'na verilmişti. *Erzurum Belediyesi Meclis Zabıtları*, 11 Şubat 1955.

⁸⁶ *Ayın Tarihi*, Sayı: 68, 1-31 Temmuz 1939, s.6-7.

⁸⁷ *Ayın Tarihi*, Sayı: 68, 1-31 Temmuz 1939, s.24-25.

İki gün içinde Aşkale’de kesilen kurban miktarı 300’ü geçmişti. 28 Temmuz sabahından itibaren Erzurum’dan da vatandaşlar, bulabildikleri her vasıta ile Aşkale’ye gidiyordu. Vali Haşim İşcan, komutanlar, memurlar ve mühendisler de Aşkale’deydi. İstiklal Marşı’nın okunmasının ardından, Vali İşcan bir nutukla kurdeleyi kesmiş ve tren, dakikalarca süren alkış tufanı ve halkın gözyaşları içinde, İnönü’ye ve hükümete karşı minnet ve bağlılık sesleri arasında istasyona girmişti.⁸⁸ Törenen sonra, Aşkaleliler tarafından hazırlanan çadırlarda ziyafet verilmiş, akşama doğru ise, köy köy toplanan insanlar tarafından değişik oyun ve eğlenceler sergilenmişti. Aynı gün vali tarafından Cumhurreisi İsmet İnönü ve diğer devlet yetkililerine teşekkür telgrafı çekildi.⁸⁹

Hayatlarında ilk defa kara treni gören Aşkaleliler şaşkınlıklarını gizlemekte zorlanmışlardı. Trenin Aşkale’ye geldiği günün tanıklarından Bayındırlık Yüksek Mühendisi Hüseyin Yakup Kalgay, Aşkale’de toplanan kalabalıktan bahsederken, gördüğü manzarayı şu şekilde tarif ediyor:

“...Bu çok coşkun tezahürat arasında kağnı arabalarını bir tarafa bırakarak lokomotif ve vagonları sarmış köylü toplulukları göze çarpıyordu. Basamaklara çıkmış ve vagonlara girmiş olanlar birinci ve ikinci mevki vagonların kadifelerini göstererek ‘-bu arabalara ne güzel halılar sermişler, hele bak, helası da içinde, hem de mermerden’ diyorlardı.

Kâh elleriyle vagonların şurasını, burasını muayene ediyorlar, yüzlerini sürüyorlar ve kâh kadifeler üzerine oturarak keyifleniyorlardı. Bu köylülerin kağnılarını, öküzlerini unutmışlar gibi yere yatarak rayları kucaklamak istemeleri ve günlerce Aşkale’de kalarak treni seyir ve tavaflarını cidden çok derin mânalı ve tetkike şayan bir tablo teşkil ediyordu...⁹⁰”

Trenin sesi yavaş yavaş Erzurum’dan da duyulmaya başlanmıştı. 27 Ağustos’ta tren Ilıca’daydı. Binlerce Erzurumlu, trenin Ilıca’ya girişini kutlamak için 27 Ağustos’ta buraya akın etmekteydi. Ilıca’daki törenlere, dekovil hattını kullanarak katılmaya çalışan Erzurumlular için üç tren hareket ettirilmiş, bir gün öncesinden Ilıca’da beş yüz kadar çadır kurulmuştu. Saat 15’te vali ve kolordu kumandanının bindiği tren, Ilıca’ya toplanmış 20.000 kişinin alkışları arasında Ilıca İstasyonu’na girmiş, bu mutlu gün için sabah saatlerinden itibaren 400’den fazla kurban kesilmişti.⁹¹

⁸⁸ *Ayin Tarihi*, Sayı: 68, 1-31 Temmuz 1939, s.34.

⁸⁹ *Erzurum*, 31 Temmuz 1939.

⁹⁰ Hüseyin Yakup Kalgay, “Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle” *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:6, Sayı:6, İkinci Teşrin (Kasım) 1939, s.29-30.

⁹¹ *Erzurum*, 28 Ağustos 1939; *Ayin Tarihi*, Sayı: 69, 1-31 Ağustos 1939, s.28.

Ve 6 Eylül 1939 Çarşamba. Kara tren artık Erzurum'dadır. Trenin Erzurum'a gelecek olmasından dolayı, günler öncesinde şehir bayraklarla donatılmış ve o gün 40.000'den fazla kişi istasyonda toplanmıştı. Saat 10.30'da vali ve kumandanın içinde bulunduğu ilk tren ve onun arkasındaki iki tren alkışlar arasında istasyona girdi. Halk bu manzara karşısında rayların iki tarafında kestikleri yüzlerce kurbanla ve "Yaşasın İnönü, Yaşasın Cumhuriyet" sedalarıyla mutluluklarını ifade ediyorlardı.⁹²

Trenin Erzurum'a gelişiyle ilgili olarak Burhan Belge o günlerde şunları söylemektedir:

"Koca Erzurum! Şimdi kim bilir ne sevinç içindedir. Acaba tarihi kongreye sahne olurken, hatırına getirmiş olabilir mi idi ki, Milli Mücadele'nin zaferle bitmiş olduğunun tam haberini kendisine asıl bu raylar haber verecektir.

Erzurum'a gelince, onun uzaklığına ve onu bizden ayıran geçit vermez dağlara dair olan destanlar, artık tarihe karışmıştır. Erzurum şimdi, her şehrimiz gibi, Ankara'dan bir ses menzildir.⁹³"

Erzurum İstasyonu'nun Resmi Açılışı

Erzurum İstasyonu'nun resmi açılışının 20 Ekim 1939'da yapılmasına karar verildi.⁹⁴ Bu münasebetle Bakanlar Kurulu 11 Eylül 1939'da bir kararname yayınlamak üzere 12.5, 7.5, 6 ve 3 kuruşluk dört çeşit pul serisi bastırılmasına karar verdi.⁹⁵ Bu pullar, istasyonun resmi açılış günü olan 20 Ekim'de satışa sunulmuştu.⁹⁶

Diğer yandan, hattın Erzincan-Erzurum kısmı da askeri ve sivil taşımacılığa açıyordu. Bu hususta Muhabere ve Münakalat (Haberleşme ve Ulaştırma) Vekili Ali Çetinkaya⁹⁷ Başvekâlet'e şu yazıları gönderiyordu:

"Erzincan-Erzurum hattının bu kere inşaatı tamamlanan Altınbaşak, Tunceli, Sansa, Tercan, Karasu, Saptıran ve Aşkale istasyonları 19 Eylül 1939 tarihinden itibaren askeri nakliyata ve 22 Eylül 1939 tarihinden itibaren yolcu ve

⁹² *Aydın Tarihi*, Sayı: 70, 1-30 Eylül 1939, s.3.

⁹³ *Aydın Tarihi*, Sayı: 70, 1-30 Eylül 1939, s.38.

⁹⁴ *Yeşil Giresun Gazetesi*, 14 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

⁹⁵ *BCA, BKKK*, 030.18.1.288.88.16.

⁹⁶ *Sivas Cer Atelyesi...*, s.29.

⁹⁷ 1 Mart 1935 tarihinden 3 Nisan 1939'a kadar Nafia Vekilliği görevini aralıksız yürüten Ali Çetinkaya, 3 Nisan 1939'da kurulan 12. Hükümet döneminde (1939-1942) Muhabere ve Münakalat Vekilliği görevini üstlenmiş, bu hükümette Nafia Vekilliği görevine Ali Fuat Cebesoy getirilmiştir. *Dünden Bugüne Başbakanlık*, s.230.

her türlü eşya nakliyatına açılacağı ve halen Erzincan'a kadar işlemekte olan yolcu trenlerinin 22 Eylül 1939 tarihinden itibaren Aşkale'ye kadar devam edeceği ve Aşkale'den hareket edecekleri bildirilmiştir.19 Eylül 1939."⁹⁸

*"Erzincan-Erzurum Hattının işletmeye açık bulunan Aşkale İstasyonu'ndan sonraki Kandilli, Çiçekli, Kaplıca ve Erzurum İstasyonları 10 Ekim 1939 tarihinden itibaren askeri nakliyata ve 20 Ekim 1939 tarihinden itibaren yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılacaktır."*⁹⁹

Bu arada TBMM, 9 Ekim 1939 tarihli genel kurulunda demiryolunun Erzurum'a varması dolayısıyla yapılacak olan resmi merasimde Meclisi temsil edecek heyet üyelerini seçti. Bu heyet riyaset divanı arasından seçilecek üç üyeden başka, Saadettin Uraz (İstanbul), Yahya Kemal Beyatlı (Tekirdağ), İsmail Özdemir (Eskişehir), Hayretin Kara (Balıkesir) ve Refik Şevket İnce'den (Manisa) oluşuyordu.¹⁰⁰

Erzurum'da yapılacak kutlamalar için hazırlıklar günler öncesinden başlamış, şehir adeta bir "tren bayramı" havasına girmişti. Şehrin değişik yerlerinde zafer takları yapılmış, önemli yerlere elektrik tesisatı döşenerek, İstanbul Kapısı'ndan Cumhuriyet Caddesi'ne kadar bütün yollar temizlenmişti. Etkinlikler çerçevesinde, Erzurum Gazetesi'nin, şehrin çeşitli yönlerini anlatan özel yayın yapmasına karar verilmişti. Bunun için Erzurum'la bir şekilde ilgisi olan aydın ve yüksek memurlardan yazılar istenmiş, gazete 19 Ekim'den itibaren üç gün boyunca 12 ve 16 sayfa olarak çıkmıştı. Bu resmi faaliyetlerin yanı sıra, halk arasında da önemli bir heyecan ve hazırlık dönemi başlamıştı. Ana caddelere yakın evler elektrik tesisatı almaya başlamış ve mağazalar, çocuklarına "tren bayramı" için yeni elbiseler alan insanlarla dolup taşmıştı.¹⁰¹

Erzurum İstasyonu'nun açılış törenine, başta Cumhurreisi İnönü olmak üzere bütün devlet büyükleri davet edilmişti. İnönü verdiği cevapta, Erzurumlulara teşekkür ederek, bu büyük bayramda Erzurum'da bulunamayacağından dolayı çok üzgün olduğunu, fakat ilk fırsatta Erzurum'u ziyaret edeceğini belirtti.¹⁰² TBMM Başkanı Abdulhalık Renda ise, törene mümkün olduğu kadar çok mebusun katılacağını, Meclis'i temsil edecek bir heyet bulunacağını, kendisinin de şahsen gelemezse ilk fırsatta Erzurum'u ziyaret

⁹⁸ BCA, BMGMK, 030.10.152.77.4.

⁹⁹ BCA, BMGMK, 030.10.149.62.1.

¹⁰⁰ *Ayin Tarihi*, Sayı: 71, 1-31 İlk Teşrin (Ekim) 1939, s.6.

¹⁰¹ *Erzurum*, 16 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

¹⁰² *Erzurum*, 16 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

edeceğini ifade etmişti. Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak ise yapılan davetten mütehasıs olduğunu belirterek teşekkür etmişti.¹⁰³

Erzurumluların bu en mutlu gününde başta Cumhurreisi İsmet İnönü olmak üzere, demiryolunun Erzurum'a ulaşması için büyük çaba gösteren isimlerin davete icabet edememesi veya Erzurum'a gelememesi ilginç bir ayrıntı olmakla birlikte¹⁰⁴, törene Ankara'dan oldukça yoğun bir katılım olmuştu. Davetliler için 19 Ekim 1939 sabahı Ankara Garı'ndan birkaç saat aralıklarla üç tren hareket ettirilmişti. Bu trenler 20 Ekim sabahı Erzurum'a geldi.¹⁰⁵ Şehre gelenler arasında Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, Muhabere ve Münakalat Vekili Ali Çetinkaya, Adliye Vekili Fethi Okyar, Eğitim Vekili Hasan Ali Yücel, Maliye Vekili Fuat Ağralı, Riyaseti Cumhur Umumi Katibi Kemal Gedelek, TBMM Heyeti adına; Fikri Tuzer, Mazhar Germen, Sadettin Uraz, Cevdet Kerim İncedayı, Yahya Kemal Beyatlı, İsmail Özdemir, Hayretin Kara ve Refik Şevket İnce gibi önemli isimler bulunuyordu.¹⁰⁶

Erzurum İstasyonu'nun açılışı münasebetiyle, Erzurum'a gelen ilk trende bulunan Hayri Görkkey, istasyondaki manzarayı şöyle anlatmaktadır:

*"...sabahın beşinde Erzurum'a vardık. Vaktin erken olmasına rağmen ilk treni görmeye gelenler epeyce bir yekûn teşkil ediyor. Muazzam bir tak yapılmış ve bu tak Ebedi Şef Atatürk'ün ve Milli Şefimiz İnönü'nün, Başvekil ve Nafia Vekilimizin fotoğraflarıyla bir kat daha süslenmiş. Gar binasının çok az bir noksanı kalmış, bir ayda bitecek. Lojmanlar yapılmış. Daha birçok yapılmış ve yapılmakta olan binalar da var. Garın şehir tarafına hoparlörlü bir kürsü hazırlanmış. Bu sırada ellerini havaya kaldıra kaldıra güzel jestlerle trampet çalan kız izcilerle onları takip eden erkek izciler, askeri bando ve bir müfrez, Erzurum sporcuları, kayakçılar, güreşçiler tam bir intizam dahilinde yerlerini aldılar..."*¹⁰⁷

Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy ve diğer vekiller son trenle Erzurum'a gelmiş, istasyonda Vali, Kolordu ve Müstahkem Mevkii Komutanları ile Erzurum ve civar vilayet mebusları, belediye ve parti reisleri, vilayet erkânı ve

¹⁰³ *Erzurum*, 16 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

¹⁰⁴ Tahsin Uzer, rahatsızlığı nedeniyle İstanbul'da bulunduğu için törene katılamamıştı. Enver Konukçu, *Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Erzurum*, Erzurum, 1999, s.378.

¹⁰⁵ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-17, s.161.

¹⁰⁶ Gelenler arasında ayrıca, diğer çevre iller milletvekilleri (Erzincan, Gümüşhane, Trabzon, Ağrı, Kars), Demiryolları İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer, Temyiz Mahkemesi üyeleri, Divân-ı Muhasebat üyeleri, Şurayı Devlet Reis ve üyeleri, Cumhuriyet Halk Partisi idare heyeti üyeleri, genel müdürler, banka temsilcileri ile basın mensupları bulunuyordu. *Ulus*, 21 İlk Teşrin (Ekim) 1939, s.5.

¹⁰⁷ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.161-162.

ilk iki trenle gelmiş bulunan davetliler tarafından selamlanmıştı. Cebesoy, diğer vekillerle birlikte trenden inerek kendilerini karşılamaya gelenler ile selamlaştıktan sonra istasyonun dışına çıkmış; halk, vekillerin bu gelişlerini en candan tezahüratla karşılamıştı. Vekiller, bu sevgi gösterisine karşılık vererek öğrencilerle halkın önünden geçip konuşmaların yapılacağı kürsüye geldi. Ardından tören alanında hazır bulunan bando İstiklal Marşı'nı seslendirmiş ve ilk olarak Belediye Reisi Mesut Çankaya kürsüye çıkmıştı. Çankaya, sözlerine Tahsin Uzer'in kutlamalara katılmamasından dolayı teessürünü bildiren telgrafını okuyarak başladı. Konuşmasının devamında, bu mesut güne kavuşmak için Erzurumluların çektikleri hasret yıllarının anılarına tercüman olmuştu.¹⁰⁸

Belediye başkanının ardından Vali Haşim İşcan, Demiryolları İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer ve Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy birer konuşma yaptılar. Cebesoy konuşmasında, özellikle Cumhuriyet'ten sonra yapılan demiryollarından ve bu işi başaran milli sermaye ve Türk mühendislerinden övgüyle bahsetti. Demiryolunun Erzurum'a varmasıyla son gayeye ulaşılmadığını belirten Cebesoy, bundan sonraki hedefin Erzurum-Sarıkamış arasındaki dar hattı normal hatta çevirmek, Kars'ın ötesindeki hattı da normale döndürmek ve böylece Türk demiryollarını Sovyet hükümetinin demiryolu hattı ile birleştirmek olduğunu ifade etti.

Razi Soyer konuşmasında, demiryolunun yapılmasıyla Erzurum'un Ankara ve İstanbul gibi merkezlere artık çok yakın olduğunu, artık Erzurum'dan Ankara'ya 30, İstanbul'a ise 45 saate gidilebileceğini vurguladı. Daha sonra, mesleği icabı, Cumhuriyet devrinde yapılan demiryolları hakkında birtakım teknik bilgiler verdi. Erzurum Valisi Haşim İşcan ise eski devir ile Cumhuriyet devrinin bir karşılaştırması niteliğindeki heyecanlı konuşmasını İsmet İnönü'ye tazimlerini sunarak bitirdi.¹⁰⁹

Konuşmalardan sonra küçük bir kız öğrenci tarafından bir hitabe okundu. Ardından, istasyonda kurulan takın kurdeleri saat 11.00'da Ali Fuat Cebesoy tarafından kesildi.¹¹⁰ Hayri Görkkey, kurdela kesiminden sonra yaşananları şöyle anlatmaktadır:

"...Donanmış iki katar (tren) alkışlar ve düdüklele selamlanarak takın altından geçtiler. Halk makineleri adeta kucaklayacaktı. Sevinç içinde idiler. Erzurumluların kollarında, sevinç yaşlarıyla hep birlikte gardaki büfeye gittik.

¹⁰⁸ *Ulus*, 21 İlk Teşrin (Ekim) 1939; *Sivas Cer Atelyesi...*, s.60.

¹⁰⁹ Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, Erzurum Valisi Haşim İşcan ve Demiryolları İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer tarafından gerçekleştirilen konuşmaların tam metni için Bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, VI/6, s.7-22.

¹¹⁰ *Ulus*, 21 İlk Teşrin (Ekim) 1939.

Hiçbir şey esirgenmeden ve itina ile hazırlanan büfeden davetliler de yediler içtiler, halk da, herkes de. Holün köşelerinde posta idaresi tarafından iki muvakkat (geçici) gişe tesis edilmiş, dört çeşit Erzurum pulları satılıyor ve herkes kapışıyor. Çok nazik posta memurları bütün dilekleri tatmine çalışıyorlar.

Gardaki merasimden sonra, Erzurum halkının treni gezmelerine müsaade edildi. Vagonların bir kapısından girip diğerinden çıkan halk dikkatle kompartmanları ve bilhassa yataklı vagonları tekik ediyorlardı... ”¹¹¹

Erzurum hattının açılışı münasebetiyle Ali Fuat Cebesoy ile Cumhurreisi İsmet İnönü ve Başvekil Refik Saydam arasında birtakım yazışmalar oldu. Cebesoy İnönü’ye gönderdiği telgrafta şöyle diyordu:

“Milli Şefimiz, Reiscumhurumuz İsmet İnönü’nün Yüksek Huzurlarına

Yurdumuzu çelik ağlarla örmeye matuf (yönelen) iradelerinizin yeni bir tecellisi olan Sivas-Erzurum demiryolunu, resmi ve hususi teşekkül (kurum) ve teessüslerin (kuruluşların) sayın mümessilleri (temsilcileri) ve aziz vatan çocukları ile birlikte bugün resmen işletmeye açmakla duyduğumuz bahtiyarlık büyüktür.

Ebedi Şefimiz Atatürk’ün izinde yüksek idare ve iradeleriyle daima ileriye giden ülkemizi dün şimalden (kuzeyden) cenuba (güneye), bugün de garptan (batıdan) şarka (doğuya) bağlayan demiryollarımızın eriştiği bu mazhariyet (başarı), büyük Türk ulusunun yüksek varlığınıza ve Cumhuriyet hükümetine karşı olan sarsılmaz bağlılığını ve güvenini sunmak için yepyeni bir kaynak olmuştur.

Bu şerefli tezahür vesilesiyle bütün yurttaşların gönülden yükselen minnet ve şükran duygularını, kalbi tâzimleriyle birlikte yüksek huzurunuzda arz imkânını bulabilmekle mesut ve bahtiyarım. Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy¹¹² ”

İsmet İnönü ise şu karşılığı vermişti:

“Ali Fuat Cebesoy Nafia Vekili

Erzurum İstasyonunun açılmasını Yüksek şahsınızda Cumhuriyet Hükümetine tebrik ederken bu muazzam eserin tahakkukunda (gerçekleşmesinde) başlıca şerefi kazanmış olan büyük Türk milletine şükranımızı ifade etmekle bahtiyarım. Vatandaşlarımızın âlicenap (cömert) muhabbet tezahüratına

¹¹¹ Demiryollar Dergisi, XV/176-177, s.161-162.

¹¹² Bayındırlık İşleri Dergisi, VI/6, s.23.

minnettarım. Vekâletiniz esnasında vatanın çok değerli umran eserleri idrak edeceğine samimi kanaatim vardır. İsmet İnönü.¹¹³”

İstasyondaki törenden sonra, şehir gezilerek çeşitli açılışlar gerçekleştirildi.¹¹⁴ Önceden hazırlanan programa göre; Millet Bahçesi civarındaki İnönü İlkokulu'nun, Numune Hastanesi üstündeki spor alanının ve karşısındaki Zühreviye Hastanesi'nin açılışı yapıldı; daha sonra yeni yapılmakta olan doğum ve çocuk bakımevi, Hava Kurumu binası, yeni sinema binası ve çocuk bahçesi gezildi.¹¹⁵ Aynı gün, Erzurum'un ziraat, kuyuculuk, dokumacılık ve deri ürünlerinin tanıtıldığı sergiler açık bulunduruldu. Gece ise Erzurum Halkevi'nde Ankara'dan gelen heyetin de izlediği bir suare tertip edilerek, Lalapaşa Bahçesi, Çifte Minareler, Gürcü Kapısı, Gölbaşı, Mahallebaşı ve Erzincan Kapısı'nda milli oyunlar oynandı.¹¹⁶ Tüm bu etkinliklerin ardından Ankara'dan gelen heyet, gece trenle Sivas'a hareket etti.¹¹⁷

İstasyonun açılışının hemen ardından, İstanbul-Erzurum tren seferleri de başlamıştı.¹¹⁸ Böylece 16 yıllık rüya gerçekleşmiş, Erzurum, demiryolu ulaşım sistemimizdeki yerini almıştı.

Bu tarihi hadise ulusal basında büyük yankı bulmuş ve Yunus Nadi, Hüseyin Cahit Yalçın, Necmettin Sadak'ın da aralarında bulunduğu birçok gazeteci konuyla ilgili makaleler yazmışlardı.¹¹⁹ Çünkü demiryolunun Erzurum'a ulaşması, siyasi, iktisadi ve kültürel yönleri bir arada değerlendirildiğinde, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kudretli elinin doğuya varması demektir.

Sivas-Erzurum Hattı, Çetinkaya-Malatya birleşme hattıyla birlikte Cumhuriyet tarihinde bir seferde döşenen en uzun hat oldu. Bu iki hattın toplam uzunluğu 690 kilometreydi. Arazinin son derece sarp ve engebeli oluşu yüzünden inşaat büyük fedakârlılarla gerçekleştirildi. Özellikle hattın geçtiği Pingan, Atma,

¹¹³ *Bayındırlık İşleri Dergisi*, VI/6, s.23.

¹¹⁴ *Erzurum*, 21 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

¹¹⁵ *Ayın Tarihi*, Sayı: 71, 1-31 İlk Teşrin (Ekim) 1939, s.16.

¹¹⁶ *Erzurum*, 20 Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

¹¹⁷ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.162; Sivas'a giden heyet 22 Ekim'de buradaki vagon ve lokomotif fabrikasının açılışını yapmıştı. *Sivas Cer Atelyesi*, s.7; Ümit Sarıaslan, *Demirağlardan Örumcek Ağlarına*, İstanbul, 2004, s.264.

¹¹⁸ Bu seferler, yataklı yemekli vagonlar halinde; Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri İstanbul'dan Erzurum'a, Salı, Cuma ve Pazar günleri ise Erzurum'dan İstanbul'a hareket etmek üzere düzenlenmişti. *Ayın Tarihi*, Sayı: 71, 1-31 İlk Teşrin (Ekim) 1939, s.7; *Sivas Cer Atelyesi...*, s.29.

¹¹⁹ Bu yazıların önemli bir kısmı “*Sivas Cer Atelyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat*” isimli eserde toplanmıştır. Yazılara aynı zamanda dönemin *Ayın Tarihi* dergilerinde de ulaşmak mümkündür. Bu makale hazırlanırken, her iki kaynağın yanı sıra, bazı gazeteler de ayrıca taranmıştır.

Cürek, Çaltı, Sansa, Saptıran boğazları çok çetin inşaat mücadelelerine sahne oldu. Bu hususta, hat inşaatındaki görevli uzmanlardan biri şu bilgileri vermektedir:

“Atma Boğazı’nda iki tarafın kayalık yamaçları tamamen dik olarak 300 metreye kadar yükselmekte ve boğazın bazı kısımları 20 metreye kadar daralmaktadır. Bu boğazda 40 metre uzunluğunda düz bir geçit bulabilmek çok müşkül olmuş, bu kadar kısa bir mesafeye atlayabilmek için üç defa sağa ve sola sapmak, aşağıya inip yukarıya çıkmak zaruretiyle karşılaşmış, nihayet büyük emekler ve fedakârlıklar mukabilinde bir metre genişliğinde bir yaya yolu açılabilmiştir. Fakat asırlardan beri tek bir adamın bile geçmemiş olduğu bu boğazlardan bugün trenler tam bir emniyet içinde geçmekte bulunmuştur.”¹²⁰

Malzemeler, sarp yerlerde yeri geldiğinde katırlar üstünde, yeri geldiğinde nehirler üzerine kurulan asma köprülerle taşınmıştı.¹²¹ Hattın inşaatı sırasında verilen mühendislik gayretleri için İsmet İnönü şöyle demektedir:

“Diyebilirim ki, şimendifer inşaatında Türk mühendisliği her meseleyi halletmeye salâhiyet imtihanını Erzurum hattında vermiştir.”¹²²

Hattın yapımı sırasında karşılaşılan zorluklara rağmen, günde ortalama 1.500 metre demiryolu döşeme işi yapılmış, bu rakam o dönemde, Türkiye’deki demiryolu döşemesinde bir rekoru da beraberinde getirmişti.¹²³ Sivas-Erzurum hattında 138 tünel inşa edilmiş, bunların uzunluğu 22.242 metreye ulaşmıştı. Çetinkaya-Malatya birleşme hattı ile birlikte bu tünel sayısı 153’ü bulmuş ve her iki hattaki tünellerin uzunluğu da toplamda 31.949 metreye çıkmıştı. Türkiye’de 1939’a değin diğer tüm hatlarda yapılan tünel sayısının 223 ve bunların uzunluğunun da 45.151 metre olduğu¹²⁴ göz önüne alınınca, bu hatta yapılan tünellerin ne kadar büyük bir yekûn tuttuğu kendiliğinden anlaşılır. Sivas-Erzurum ve Çetinkaya-Malatya hatlarındaki tünellerin masrafı 16.000.000 TL’yi bulmuş,¹²⁵ yine her iki hatta toplam 33 demir köprü inşa edilerek, bu köprülerde de 7.000 ton demir kullanılmıştır.¹²⁶ Hattın yapımı için devletin yaptığı fedakarlığın bir benzeri Türk işçisi tarafından ortaya konmuştu. 500 kilo civarındaki bir ray ancak 10 işçi tarafından taşınabilmiş, raylar soğuk ve sıcaktan çok etkilendikleri için bu gibi havalarda adeta el ile tutulamayacak hale gelmişti.

¹²⁰ *Ulus*, 27 Ağustos 1938.

¹²¹ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.181-183,189.

¹²² Sariaslan, *Demirağlardan Örumcek Ağlarına*, s.99.

¹²³ *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:6, Sayı:5, Birinci Teşrin (Ekim) 1939, s.11.

¹²⁴ *Sivas Cer Atelyesi...*, s.36,59.

¹²⁵ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.186.

¹²⁶ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.185; *Erzurum’un İşletmeye Açılışı* (sayfa numarası yok)

Hattı planlanan sürede bitirebilmek için gerektiğinde geceleri de çalışıldı.¹²⁷ Sadece demiryolu döşeme işinde çalışan işçi sayısı; 650.000 idi.¹²⁸ Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere Sivas-Erzurum ve Çetinkaya-Malatya demiryolu hatları büyük fedakârlıklarla gerçekleştirilmiştir.

Cumhuriyet'in ilanı tarihinden 1939'a kadar Türkiye'de toplam 3.189 km demiryolu inşa edilmişti.¹²⁹ Böylece, 1923'te devralınan demiryollarının uzunluğu kadar bir demiryolu ağı, sadece 16 yıl içerisinde ve çok zor bir coğrafyada gerçekleştirilmiş oldu.¹³⁰

Sonuç

Sivas-Erzurum hattı Türkiye Cumhuriyeti'nin en önemli projelerinden biridir. Bu hattın döşenmesi, II. Meşrutiyet döneminde de gündeme gelmiş; fakat iç ve dış siyasi dengeler ile birtakım ekonomik düşünceler Erzurum'a demiryolu yapılmasını engellemiştir. Osmanlı Devleti zamanında ülkenin batısı ile doğusu arasında demiryolu hattının yapılamaması ülke açısından çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirmiştir. I. Dünya Savaşı'nın hemen başında yaşanan Sarıkamış felaketi ve ardından Doğu Anadolu'nun Rus işgaline uğraması, bölgenin demiryolsuz bırakılmış olmasının belki de en ağır sonucudur. Osmanlı Devleti'nin yıkılış sürecinde yapılan hataları idrak etmiş olan Türkiye Cumhuriyeti'nin yöneticileri, yeni devletin ulaşım politikalarını hazırlarken, demiryolunu Erzurum'a ulaştırmayı temel hedefler arasına almışlardır.

Doğu Anadolu'nun en büyük merkezi olan Erzurum'un demiryolu ile Ankara ve İstanbul'a bağlanmış olması, yılların birikimi olan ve bölge halkı üzerinde baskı oluşturan birçok olumsuzluğun giderilmesi bakımından önemlidir.

Bu hattın döşenmesiyle birlikte, asırlardan beri kapalı bir ekonomiye sahip olan bölge, büyük pazarlara açılma imkânına kavuşmuştur. Yine bu hattın sınıra kadar uzatılması sonucunda, Sovyet Rusya'nın demiryolu şebekesiyle ve Culfa'dan Tebriz'e kadar uzanan İran hattı ile irtibat tesis edilmiştir.

Sivas-Erzurum hattıyla birlikte, ülkenin doğusu ile batısı arasındaki yolcu taşımacılığı daha kolay bir hale gelmiştir. Bu hat döşenmeden önce, İstanbul'dan Erzurum'a gelmek isteyen bir kişi, kışın Sivas'tan Erzurum'a giden karayolu kapalı olduğundan üç günlük bir vapur yolculuğuyla önce Trabzon'a

¹²⁷ *Bayındırlık İşleri Dergisi*, VI/5, s.56.

¹²⁸ *Sivas Cer Atelyesi...*, s.46.

¹²⁹ *Demiryollar Dergisi*, XV/176-177, s.178.

¹³⁰ Ülkemizde 1939'dan 1980'e kadarki dönemde yaklaşık 2.000 km demiryolu döşendiği (<http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm>) dikkate alınırsa, Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu yapımında ne denli bir gayret gösterildiği de açıkça ortaya çıkacaktır.

geliyor, Trabzon'dan Erzurum'a da karayoluyla bir günde ulaşarak toplam dört günlük bir yolculuk yapıyordu. Yine Trabzon'a gelen, Erzincan, Erzurum, Kars, Ağrı ve havalisi postaları, Zigana ve Kop Dağları'ndan bazen kızakla, bazen hayvanlarla hatta bazen insan sırtında taşınarak ulaştırılmaya çalışılıyor, postalar çok gecikmeli bir şekilde bu bölgelere ulaşıyordu. Benzer şeyler askeri nakliyat için de söylenebilir.

Hattın getirdiği faydalar bunlarla da sınırlı kalmamıştır. Sivas-Erzurum hattıyla beraber, ülkenin doğusu ile batısı arasındaki milli birlik ve bütünlük daha da pekişmiş, eğitim-kültür etkileşimi ve imkanları artmıştır. Artık Erzurum'da lise tahsilini tamamlayan bir genç, üniversitede okumak için rahatça İstanbul'a veya Ankara'ya gidip gelebilecektir.

Tüm bunlarla birlikte, Avrupa'da demiryollarının yaygınlaşmaya başladığı tarihten yaklaşık bir asır sonra Erzurum'un bu imkâna kavuşmuş olması, üzerinde durulması gereken bir konudur. Diğer taraftan demiryolunun Erzurum'a ulaşmış olması, getirdiği olanakların gerçek hayata yansımaları anlamında tek başına yeterli olmamıştır. Örneğin raylar döşenmiştir; fakat bunlar üzerinde işleyecek lokomotif/vagon ve bunları çalıştıracak kömür sıkıntısı uzun süre kendini hissettirmiştir. Ayrıca bölgenin sosyal, kültürel ve özellikle ekonomik alanda kalkınması için demiryolu ile birlikte var olması gereken diğer birtakım şartlar uzun süre karşılanamamıştır. Bu konuda en dikkat çekici örnek, Ankara ve İstanbul gibi pazarların et ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayan Erzurum'da, demiryolu ile nakledilecek et ürünlerini hazırlayacak et kombinasyonunun ancak 1953'de faaliyete geçmiş olmasıdır. Böylece demiryolu ulaşımından beklenen ekonomik getiriler, demiryolu nakliyatına ürün temin edecek tesislerin zamanında yapılamaması ve diğer altyapısal eksiklikler yüzünden beklendiği oranda sağlanamamıştır.

KAYNAKLAR

ARŞİVLER

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Bakanlıklar Arası Tayin Daire Başkanlığı Kataloğu (Üçlü Kararnameler)

Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu

Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Kataloğu

Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu

YAYINLANMIŞ RESMİ BELGELER

TBMM Zabıt Ceridesi, I/10.

TBMM Zabıt Ceridesi, I/27.

TBMM Zabıt Ceridesi, II/7-1.

TBMM Zabıt Ceridesi, IV/15.

TBMM Zabıt Ceridesi, IV/22.

Düster, Üçüncü Tertip, II.

Düster, Üçüncü Tertip, XIV.

Erzurum Belediyesi Meclis Zabıtları

“İngiliz Hükümetine Sunulmuş Gizli Raporlarda Doğu Anadolu Olayları, 1924-1938”, Belgeleri Türkçeleştiren: Cahit Duzel, Politika Gazetesi, 3 Şubat 1977.

SÜRELİ YAYINLAR

I-GAZETELER

Cumhuriyet

Erzurum

Halk

Politika

Ulus

Varlık

Yeni Sabah

Yeşil Giresun

II-DERGİLER

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Ayın Tarihi

Bayındırlık İşleri Dergisi

Demiryollar Dergisi

Meslek Dergisi

SÖZLÜKLER

Türkçe Sözlük, II, Türk Dil Kurumu, Ankara, 1998.

HATIRALAR

Ayırım, Ali, Yalan, Anıların Romanı, İstanbul, 1978.

Uran, Hilmi, Hâtıralarım, Ankara, 1959.

ARAŞTIRMA ESERLERİ

AS, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006.

ASLAN, Yavuz, TBMM Hükümeti Kuruluşu, Evreleri, Yetki ve Sorumluluğu (23 Nisan 1920-30 Ekim 1923), Ankara, 2001.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, II (1906-1938), Ankara, 1997.

ATNUR, İbrahim Ethem, Reis-i Cumhur'un Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi), Ankara, 2006.

BAYUR, Yusuf Hikmet, Türk İnkılâbı Tarihi, I/1, Ankara, 1991.

CAN, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923, İstanbul, 2000.

ÇOMAKLI, Zekiye, İpek Yolunda Bir Kavşak Aşkale, Erzurum, 2003.

- DAYI, S.Esin, Elviye-i Selâse'de (Kars, Ardahan, Batum) Milli Teşkilatlanma, Erzurum, 1997.
- DERVİŞOĞLU, Fatih M., Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, İstanbul, 2007.
- Dünden Bugüne Başbakanlık 1920-2004, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2004.
- ERİM, Nihat, Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih, I, Ankara, 1953.
- Erzurum'un İşletmeye Açılışı 20.10.1939, İstanbul, 1939.
- Erzurumluların Büyük Başbakanımız General İsmet İnönü'den Dilekleri, Erzurum, 1935.
- İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933), Ankara, 1933.
- KARAL, Enver Ziya, Osmanlı Tarihi VIII, (Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907), Ankara, 1988.
- KONUĞU, Enver, Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Erzurum, Erzurum, 1999.
- KURAT, Akdes Nimet, Türkiye ve Rusya, Ankara, 1990.
- KÜÇÜKÜĞURLU, Murat, Cumhuriyet Devrinde Erzurum'da Siyasi Hayat, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2006.
- Mühendis Tevfik, Türkiye Demiryolları, İstanbul, 1927.
- ÖZYÜKSEL, Murat, Hicaz Demiryolu, İstanbul, 2000.
- Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin Sonbahar Seyahatleri, Ankara, 1341.
- SARIASLAN, Ümit, Demirağlardan Örümcek Ağlarına, İstanbul, 2004.
- Sivas Cer Atelyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat, Ankara, 1939.
- ŞAKİR, Ziya, Nuri Demirağ Kimdir?, İstanbul, 1947.
- Türk Parlamento Tarihi, TBMM V.Dönem (1935-1939), II, Ankara, 2001.
- UÇAROL, Rifat, Siyasi Tarih (1789-1999), İstanbul, 2000.
- YILDIRIM, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, Ankara, 2001.

BİLDİRİ VE MAKALELER

HALİL, Ahmed, “Erzurum’dan Müşahedeler”, Meslek, Sayı: 35, 11 Ağustos 1925.

KALGAY, Hüseyin Yakup, “Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle” Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl:6, Sayı:6, İkinci Teşrin (Kasım) 1939.

ÜNAL, Kemal, “Sivas-Erzurum Ödücü”, Ulus Gazetesi, 8 Son Teşrin (Kasım) 1935.

YALÇIN, Hüseyin Cahit, “Erzurum Zaferi”, Yeni Sabah Gazetesi, 20 İlk Teşrin (Ekim) 1939.

YAVUZ, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, IX.Türk Tarih Kongresi Bildirileri, III, Ankara, 1989.

YILDIRIM, İsmail, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, XII/35, Ankara, 1996.

YILDIRIM, İsmail, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, XV/44, Ankara, Temmuz 1999.

İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm>