

43195

YILDIZ TEKNİK UNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTUSU

ATATÜRK DÖNEMİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE
DEMİRYOLLARI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ

DOKTORA TEZİ

NEZÂHAT DEMİRHAN

TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. NACİ KEPKEP

İSTANBUL-1995

İ Ç İ N D E K İ L E R

TÜRKÇE ÖZET

YABANCI DİLDE ÖZET

ÖNSÖZ

GİRİŞ

1 - 29

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİN DEMİRYOLUNA VERDİĞİ ÖNEM VE POLİTİKA
ARAYIŞLARI

A. DEMİRYOLLARINA VERİLEN ÖNEMİN NEDENLERİ.....30

1. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarının Durumu30 - 32
2. Demiryoluna duyulan gereksinimin nedenleri.....32
 - a. Askeri nedenler.....32 - 33
 - b. Ekonomik nedenler33 - 35
 - c. Sosyal ve kültürel nedenleri.....35 - 36

B. DEVLETİN DEMİRYOLU POLİTİKASINI BELİRLEMeye

BAŞLAMASI.....36 - 38

1. İzmir İktisat Kongresi.....38 - 40
2. Chester Projesi.....40 - 55
3. 1925 Demiryolu Kongresi.....55 - 57

C. HÜKÜMETİN DEMİRYOLU POLİTİKASI.....57 - 59

1. İnşaat Politikası.....59 - 62

- a. Samsun- Sivas Hattı.....62 - 65
- b. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı.....65 - 68
- c. Sivas Erzurum Hudut Hattı..... 68
- d. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı.....68 - 71
- e. Irmak-Filyos Hattı.....71 - 72

f. Kütahya-Balıkesir Hattı.....	72 - 73
g. Ulukışla Bogazköprü Hattı.....	74 - 75
h. Samsun Sahil Hattı.....	75 - 77
2. Devlet Tarafında İnşa Edilen Demiryolarının Mali Kaynakları.....	77
3. 1923-1949 Döneminde Devletçe İşletilen ve Yeniden İnşa Edilip İşletmeye Açılan Hatların Uzunlukları ve İşletmeye Açılış Tarihleri.....	77 - 80
4. Hükümetin Millileştirme Politikası ve Nedenleri	80 - 87
a. Adana ve Mersin-Tarsus Demiryolları ve Haydarpaşa Limanı Şirketinin Satın Alınması	87 - 88
b. Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketinin Satın alınması	89
c. İzmir-Kasaba ve Temdidi (İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma Hattınının Satın Alınması.....	89
d. Aydın Demiryolu Şirketinin Satın Alınması.....	90 - 91
e. Ereğli Limanı, Zonguldak-Çatalağzı Demiryolunun Satın alınması.....	91
f. Şark Demiryollarının Satın Alınması.....	91 - 93
g. Ilica-İskele-Palamutluk Demiryolunun Satın Alınması	93 - 94
5. Cumhuriyet Hükümetinin Devraldığı Demiryolları	94
a. Cenuş Demiryolları (Çobanbeyli-Nusaybın, Derbesiye-Mardin	94 - 97
6. Millileştirilen Hatların Mali Kaynakları.....	97
7. Millileştirilen Hatların İşletmeye Açılış Tarihleri ve Uzunlukları	98 -102
8. Hükümetin Demiryolu Politikasına Karşı Muhalefetin Başlaması.....	102-104

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARI İŞLETMESİNİN KURULUŞU VE ÇALIŞMASI

A.	NAFİA VEKALETİ (ULAŞTIRMA BAKANLIĞI)	
	TEŞKİLATI.....	105-106
	1. Nafia Vekaletinin Ulaştırma İşleri.....	106-107
	2. Nafia Vekaletinin Örgütsel Yapısı.....	107
	a. İnşaat Riyaseti.....	107
	b. Demiryolu Umum Müdürlüğü.....	107-108
	c. Yollar Umum Müdürlüğü	108
	d. Sular Umum Müdürlüğü.....	108
	e. İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü..	108
	3. Nafia Vekaletine Bağlı Okullar	108-109
B	DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMUM	
	MÜDÜRLÜĞÜNÜN KURULMASI.....	109-113
C.	DEVLET DEMİRYOLLARININ DİĞER HİZMETLERİ.....	113
	1. Devlet Demiryollarının İşlettiği Liman ve	
	İskeleler.....	113
	a. İskenderun Limanı.....	113-114
	c. İzmir (Alsancak) Limanı.....	114
	d. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı.....	115
	e. Derince Limanı.....	115
	f. Samsun Limanı.....	115
	g. İstanbul (Sirkeci) Limanı.....	116
	h. Zeytinburnu Liman ve İskelesi.....	116
	i. Maltapa ve İzmit İskelesi.....	116
	2. Devlet Demiryollarının Diğer Hizmetleri.....	117
	a. Motorlu Otoray Servisi.....	117

- b. Trabzon-İran Transit Yolu Otobüs ve Kamyon İşletmesi.....117-118
- c. Devlet Demiryollarında P.T.T. İşleri... 118
- d. Sağlık İşleri.....119-120

D. DEVLET DEMİRYOLLARI TEŞKİLAT KANUNLARININ GEÇİRDİĞİ AŞAMALAR.....120-121

- 1. 1042 Sayılı Kanunun Getirdikleri.....121-125
- 2. 1483 Sayılı Kanunun Getirdikleri.....125-127

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1933-1939 DÖNEMİNDE UYGULANAN DEMİRYOLU POLİTİKASI VE İNŞAAT ÇALIŞMALARI

- A. DEMİRYOLLARINDA DEVLETÇİLİK POLİTİKASI VE DEMİRYOLLARI.....128-131
- 1. Demiryolu İşletmesi.....131-132
 - 2. 1933-1939 Döneminde Demiryolu İnşaatı.....132-135
 - a. Filyos-Zonguldak Hattı.....135-136
 - b. Sivas-Erzurum-Çetinkaya-Malatya Hattı...136-138
 - c. Fevzipaşa-Diyarbakır ve Irmak Filyos Hattı.....138-139
 - d. İltisak (Bağlantı) Hatları..... 139
 - Boğazköprü-Kerdeşgediği.....139-140
 - Kütahya-Balıkesir.....140-141
 - Afyon-Karakuyu..... 141
 - Sivas-Malatya.....141-142
 - e. Köprü Bakım ve Onarım İşleri.....142-146
 - 3. 1933-1939 Döneminde İşletmeye Açılan Hatlar 146-147
 - 4. Demiryollarının Ekonomik Sonuçları.....147-152
 - 5. Bazı ihale örnekleri.....152-153
 - 6. Demiryolu İnşaatının Hız Kazanması ve

a. Şimendifer Mektebi.....	203-204
b. Ankara Yatılı "Demiryolu Meslek Okulu"...	204-208
c. Eskişehir "Demiryolu Sanat Okulu".....	208
2. Yurt dışına Öğrenci gönderilmesi.....	208-209
3. Kurslar.....	209
a. Sivas Usta Kursu.....	209
b. Eskişehir Kursları.....	209-211
c. Kurslar Müdürlüğüne Bağlı Kurslar.....	211-212
4. Demiryolu Personelinin Çocuklarının Eğitimi	212-213
D. DEMİRYOLLARINDA PERSONEL DURUMU.....	214
E. ASKERİ DEMİRYOLLARI.....	214-221

BEŞİNCİ BÖLÜM

II. DUNYA SAVAŞI VE SONRASI DEMİRYOLU POLİTİKASI

A. SAVAŞ YILLARINDA DEMİRYOLLARIMIZIN DURUMU.....	222-223
1. Demiryolu İnşaatı.....	223-224
a. Zonguldak kozlu Hattı.....	224
b. Elazığ-Van- İran Hudut Hattı.....	224-225
c. Diyarbakır-Cizre-Irak Hudut Hattı.....	226
2. Savaş Döneminde İşletmeye Açılan Hatlar.....	226
B. SAVAŞ SONRASI DEMİRYOLU POLİTİKASINDA GÖRÜLEN DEĞİŞİMİN NEDENLERİ.....	226-229
1. Demiryolu İnşaatı.....	229
a. Elazığ-Tatvan Hattı.....	229-231
b. Köprüağzı-Maraş Hattı.....	231
c. Narlı-Gaziantep-Karkamış Hattı.....	232

Nedenleri.....	153-156
7. Sanayi Planlarının Demiryollarına Etkisi....	156-158

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DEVLET DEMİRYOLLARINDA İNŞA, İŞLETME VE EĞİTİM İŞLERİ

A. SERMAYE.....	159-160
1. Nafia Vekaleti Bütçesi.....	160-163
2. Ulusal Demiryolu İnşası için Verilen Ödenekler	163-164
B. DEMİRYOLU İŞLETME İŞLERİ.....	164
1. Taşıma.....	164
a. Yolcu Taşınması.....	164-166
b. Eşya Taşınması.....	166-167
2. Yolcu ve Eşya Tarifelerinin Saptanması	168-172
a. Demiryollarında Taşınan Eşyanın Türü ve Miktarı.....	172-175
b. Yolcu ve Eşya Taşınmasında İndirim ve İyileştirmeler.....	175-195
c. Uluslararası İstanbul Tarife Koferansı..	195-198
3. Demiryolu Sanayiinin Kurulması.....	198
a. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii.....	198-199
b. Sivas Demiryolu Makinaları.....	199-201
c. Adapazarı Vagon Sanayi.....	201
d. Ankara Demiryolu Fabrikası.....	201-202
C. EĞİTİM.....	202-203
1. Demiryollarına Personel Yetiştirmek için Açılan Okullar.....	203

d. Erzurum Temdidi Demiryolu.....	232
e. Ereğli-kozlu ve Kaplıdere-Armutcuk Hattı.232-233	
C. DEMİRYOLU-KARAYOLU REKABETİNİN BAŞLAMASI.....	234-241
SONUÇ.....	242-247
BELGELER-EKLER-HARİTALAR.....	248-308
KAYNAKÇA.....	309-326
ÖZGEÇMİŞ.....	327



ÖZET

Türkiye'de ilk demiryolları yabancı şirketler tarafından inşa edildi. Bu hatlar onların malıydı ve onlar tarafından işletiliyordu. Cumhuriyet'in kuruluşuyla, Türk vatandaşları teknik ve idari eğitim ve deneyim kazandıkça, hükümet kendi demiryolu inşa politikasına başladı ve giderek yabancıların ellerindeki demiryolu hatlarını millileştirdi. Cumhuriyet yıllarında 1940'ların sonlarına kadar toplam maliyeti 400 milyon lirayı bulan 3000 kilometrenin üzerinde demiryolu döşendi.

40'ların sonlarında, Türkiye tümü devlete ait ve devlet tarafından işletilen 7600 kilometre dolayında gelişmiş bir demiryolu ağına sahipti. Genelinde tek hattan oluşan bu ağ dağlık yöreleri aşıyor, tüneller ve dik yamaçlara tırmanıyordu. 1949'da, demiryolu varlığı 966 lokomotif, 14.356 yük vagonu ve 1349 yolcu vagonundan oluşuyordu. Bu donanım 1948'de 50 milyon yolcu ve 9 milyon ton yük taşımıştı.

Devlet Demiryolları Anadolu'nun değişik yörelerini iktisadi olduğu kadar siyasi anlamda birleştirilmesinde ve bütünlenmesinde önemli rol oynamıştır. Bu tez "Milli Şömendöfer Siyaseti" diye övgüyle söz edilen bu sürecin ayrıntılı bir değerlendirmesidir. Hükümet bu amaçla bütçesinden önemli bir payı bu stratejik amaca ayırmıştır.

SUMMARY

The first railway lines of Turkey were built, owned and operated by foreign companies. With the establishment of the Republic, as Turkish nationals acquired technical and administrative training and experience, however, the Government began its own construction program and gradually absorbed the foreign-owned lines. Under the Republic, up to the late 40s', more than 3000 kilometers of railways were built at the cost of about TL 400 million, most of it from domestic resources.

By the end of the 40s', Turkey had a well-developed rail system of about 7600 kilometers, all of it owned and operated by the government. This network consisted primarily of single track main lines, with few branches, and runs mostly through mountainous regions with many tunnels and steep grades. In 1949, rolling stock consisted of 966 locomotives, 14.356 freight cars and 1349 passenger cars. This equipment carried 50 million passengers and nine million ton of freight in 1948.

In fact, The State Railway Lines played an important role in unifying different part of Anatolia economically, as well as politically. The thesis is a detailed account of this process which was hailed as "the National Railway Policy". And the government devoted a large share of its budget for this strategic purpose.

ÖNSÖZ

Türkiye Cumhuriyeti' nin II. Dünya Savaşı'na kadar olan döneminde ulaştırma hizmetleri içinde en fazla önemi demiryolları almıştır. Yöneticiler tarafından demiryollarının önemi her fırsatta vurgulanırken hızlı bir inşaa politikası uygulanmıştır. Bir yandan da Yabancı Şirket'lerin devletleştirilme işleminin sürdürülmesi demiryollarına bir "ulusal karakter" kazandırmıştır.

Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk ilkeleri ve inkılap Tarihi Programında Demiryollarının ülkemiz kalkınmasındaki işlevi nedeniyle tez konusu olarak alıp araştırma yapmayı uygun gördük. Bu konudaki çalışmamız için, o yıllarda çıkan gazeteler, dergiler ve özellikle Demiryolu Dergisi, Nafia Vekaleti'nin çıkardığı dergiler ile Devletin diğer resmi yayınları hareket noktası olmak üzere geniş bir araştırma yapılmıştır.

Cumhuriyetin Atatürk dönemindeki ulaştırma politikasına değişik bir bakış açısı getireceğini umduğumuz bu çalışmada bana yön veren sayın hocalarıma ve özellikle bilgi ve deneyimlerinden büyük ölçüde yararlandığımız Prof.Dr. Zafer Toprak'a teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Nezahat Demirhan

G İ R İ Ő

Ulaştırma faaliyetleri, çeşitli doğal Őartlara sahip bōlgelerin birbiri ile iliŐki kurmalarını ve üretim ile ona bağlı olan birēok konuda "bōlgesel farklılıkların" oluŐmasını kolaylaŐtırmıŐtır. Gerēekten, ulaŐtırma olanakları sayesinde ihtiyaēı olan maddeleri diğer bōlgelerden kolaylıkla sağlayabilen herhangi bir bōlge, kendine yeterli olmak kayęısından sıyrılarak, coğrafi koŐulların elverdiği ũretime yōnelmektedir. Bugūn dūnyada gōrdūęümüz ticari ve sanayi bōlgeleri bu tip geliŐmelerin bir sonucudur 1.

Bōlgesel farklılaŐmada būyūk rolū olan bōlgeler arası sıkı iliŐkilerin geliŐmesi ise, geniŐ çapta ulaŐtırma teknolojisinin geliŐmesi ve ona baęlı olarak da ulaŐtırma araēlarında saęlanan ucuzlukla ilgilidir. Nitekim, son iki yūzyılda ulaŐtırmada gerēekleŐtirilen teknik geliŐmeler nedeniyle herēeŐit ulaŐtırma sistemlerinin hızla yayılması yeryūzū bōlgelerinin ekonomik bakımdan uzmanlaŐmasına olduęu kadar topraktan faydalanma Őekillerinde de farklılaŐmaların meydana gelmesine neden olmuŐtur. Bōylece, bir bakıma dūnyamızın bugūnkū iŐbōlūmū ve coęrafi gōrūnūm kazanmasında da baŐlıca araē ulaŐtırma olmuŐtur denilebilir 2.

1. Erol Tūmertekin, Nūfus ArtıŐı ve Mūnakale Coęrafyası Hakkında, İ.Ü. Coęrafya Enstitūsu Dergisi Cilt 8. Sayı 15, 1965'den Ayrı Basım, s. 77,78.

2. Erol Tūmertekin, a.g.e., s. 78.

Ulaştırma sistemleri gelişmeden önce karayolları ile taşıma pahalı, taşıma kapasitesi sınırlı ve çok ağır sağlanabildiği için, hemen her önemli yerleşme kendi gereksinimini karşılayacak üretim ve imalat faaliyetlerinde bulunmuştu. Bölge dışından, uzaklardan getirilen veya dışarıya gönderilenler ise, tamamen yükte hafif, pahada ağır olan sınırlı maddeler olmuştur³.

Bir yandan demiryollarının yayılması, dolayısıyla denizlerden uzak yerlerde de geniş hacimli, ucuz ve hızlı taşıma olanaklarının sağlanabilmesi, diğer yandan deniz araçlarının hızla gelişmesi yeryüzünde ilk kez arazi, işçi ve sermaye koşullarının buldukları yerlerde değerlendirilmesine yol açmıştır. Böylece, bu uygun koşullar bir araya gelerek, yeryüzünün diğer bölgeleri için üretim ve imalat faaliyetleri başladı. Bu gelişmeye paralel olarak yeryüzünün çeşitli bölgelerinde yaşayanlar, bütün gereksinimlerini karşılayacak şekilde faaliyette bulunmak yerine içinde buldukları coğrafyî şartlara uygun iktisadi faaliyetlere yönelmişlerdir. Bugün bütün dünya pazarları için imalat yapan büyük sanayi bölgeleri, gene dünya pazarları için üretimde bulunan geniş ticaret alanlarının varlığının nedenlerini geniş çapta taşıma işinde aramak gerekir. Bugün anladığımız anlamda, sanayi faaliyetlerinin gelişmesi, ancak kolay ve hızlı taşıma olanaklarına sahip bir iktisadi ortam içinde mümkün olmaktadır⁴.

Nüfus yoğunluğunun oluşumunda görülen en önemli faktörlerden biri de taşımadır. Hatta bazı merkezler

3. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 78.

4. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 77,78.

sırf yol üstünlüğü sayesinde daha kalabalık yerleri idaresi altında bulundurmaktadır 5.

Ülkemizde yer alan belirli nüfus yoğunluğuna sahip merkezler, limanları olan veya yollar aracılığıyla limanlara bağlanmış olan yerlerdir. Buna örnek olarak, İstanbul, Bursa, Eskişehir, Ankara, İzmir, Konya, Kayseri, Malatya, Sivas, Diyarbakır, Erzurum gibi merkezler gösterilebilir 6. Dikkat edilecek olursa bu merkezler, demiryollarıyla çeşitli merkez ve limanlara bağlanmış olma özelliğini taşımaktadır. Bu nedenle nüfus yoğunluğu merkezlerinin oluşumunda demiryollarının etkisi inkar edilemez bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ayrıca, demiryollarının yeni alanların iskâna açılmasında büyük rolü olmuştur. İç ve Batı bölgelerimizin nüfuslanması, ülkemizi doğu-batı yönünde geçen demiryolları sayesinde gerçekleşmiştir 7.

Ulaştırma hizmetleri diğer iktisadi faaliyetlerin çoğunluğunda olduğu gibi, elle tutulur bir gelir getirmesi beklenemez. Demiryollarının ülke için getirdiği en önemli yarar ekonomiyi geliştirmesidir.

5. Hamid Sadi Selen, Türkiye'de Nüfus Dağılışı, Ankara, 1957, s. 4.

6. Hamit Sadi Selen, a.g.e., s. 8.

7. Erol Tümertekin, Nüfus Artışı ve Münakale Coğrafyası Hakkında, 1965, s. 79.

Demiryolu ulaştırma sistemi çok büyük ilk tesis harcamaları gerektirdiğinden büyük sermaye istemektedir. Bu nedenle, modern demiryolu işletmeciliğ i hemen hemen her ülkede bazı farklılıklarla devlet tarafından işletilmiştir.

Sonra, zel şirketler,çok yüksek olan ilk masraflar karşısında demiryollarının trafik yoğunluğ u olumsuz olsa da iştetmek zorunda olacağ ından, bu giderlerin masrafların hemen amorti etmek garantisine sahip olamayacaklardır.

Özellikle, az gelişmiş ve kalkınma hamlelerinde olan ülkelerde, bu sektöre sınırlı mali olanaklara sahip bulunan özel teşebbüsün girebilmesi ve bunun riskleri üzerine alması kolay olamayacaktır. Hatta bir an için birkaç büyük özel teşebbüsün birleşerek büyük bir sermaye birleşimi ile bu tehlikeye atıldıklarını kabul etsek bile, ulaştırma hizmetinin içinde bulunan "amme hizmeti" zelliğ ini yerine getirmesi glececektir. Genellikle, kr peşinde koşması doğ al olan özel teşebbüs yalnız ülkenin iktisadi bakımdan zengin bölgelerini birleştirmeye yelteneceğ inden, demiryollarının aynı zamanda bir ülke kalkınmasını sağ lama hedefi göz ardı edilecektir⁸.

Bu nedenle, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarında devletiliğ in uygulanması zorunluluğ u kaçınılmaz bir gerçektir.

Demiryolları başlangıçtan beri teknik bakımdan çok gelişmiş bir ulaştırma sistemi olmuştur. Büyük bir hız ve

8. Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1958, s. 116,117.

kitle taşınması gerçekleştirmiş ve bu nedenle ekonomide adeta bir devrim yaratmıştı. Oysa diğer ulaştırma sistemlerinde gelişme sağlanıncaya kadar uzun yıllar geçmesi gerekmişti. Zamanla sanayi için kitle taşınmasında vazgeçilmez bir ulaştırma aracı olan Demiryollarının sanayileşme üzerindeki etkilerini şöyle sıralayabiliriz.

1. 1846 yılında Alman Gümrük Birliğinde at arabaları ile ortalama 192 milyon ton x km. yük taşınmıştır.. Oysa 1868 yılında yani 22 yıl sonra demiryolunda taşınan yük 5042 milyon ton x km. olmuştur. Aynı sıçrama yolcu taşınmasında da sağlanmış: 1831 yılında Prusya krallığında posta arabaları ile yarım milyon yolcu taşınırken, 1860'da Almanya'da demiryollarında 66 milyon yolcu taşınmıştır. Eğer o yıllarda demiryolları olmasaydı yük ve yolcular at arabaları ile taşımak zorunda kalınacaktı. Bu durumda çok sayıda ata gerek duyulacak ve tarım kesiminde hayvan yeminden başka bir şey üretilmeyecekti 9.

Görüldüğü gibi, demiryolları üretim faktörlerinde büyük ölçüde tasarruf sağlanmış, tasarruf edilen üretim faktörleri ise sanayileşmede kullanılmıştır. Bu da sanayileşme için kitle taşınmasını sağlayan ulaştırma sisteminin tercih edilmesi zorunluluğunu göstermektedir.

2. Demiryolu taşımacılığı piyasalara fiyat dengesi getirmiştir. Demiryollarından önce, özellikle kırsal alanlarda çeşitli ürünlerdeki fazlalıkları veya eksiklikleri ulaşım yetersizliği nedeniyle komşu yerleşim

9. İsmet Ergun, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, H.U. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 1985, s. 22,23.

yerleri ile dengelemek olanağı olmaması aynı malın değişik yerlerde fiyatlarını çok farklı kılmakta idi. Yerel pazarların entegrasyon derecesini gösteren en iyi ölçü, bu pazarlar arasındaki fiyat farklarıdır. Demiryollarının en önemli etkilerinden biri bu entegrasyonu sağlamasıdır 10.

3. Demiryolları, kendisinden önceki ulaşım sistemlerine oranla büyük ölçüde ulaşım maliyetini düşürmüştür. Ülkenin iç kısımlarında kalan ve demiryolunun keşfine kadar küçük ve kapalı kalmış yerlerin hızla büyümesine ve büyük üretim merkezlerinin oluşmasına neden olmuştur. Oysa demiryollarının olumlu etkileri ülke düzeyine eşit şekilde dağılmamış, bazı firmalara avantaj sağlarken, diğerleri için dezavantajlar yaratmıştır. Demiryollarının yakınındaki firmalar, özellikle ulaşım maliyetinin düşmesinden büyük ölçüde yararlanmıştır. Yatırımlar daha çok tren hattı boyunca ve istasyon civarında yoğunlaşmıştır. Her yeni açılan demiryolu hattı demiryolu yakınında bulunan işletmelere avantaj getirmiş, işletmelerin maliyet yapılarında ve satış olanaklarında önemli gelişmeler olmuş ve bu yerlerde yeni yatırımlar için elverişli ortam yaratmıştır.

Ayrıca, demiryolundan uzakta olan işletmelerin, yakın olan işletmelere göre yüksek maliyetle üretim yapması, piyasa ekonomisi koşulları altında bu durumun uzun süre devam edemeyeceğine göre, bu işletmeler doğal olarak daha avantajlı yerlere kaymak zorunda kalmışlardır. Bu durum demiryollarının geçtiği yerlere sanayi göçünü artırmış ve yoğunlaşmasına neden olmuştur 11.

10. İsmet Ergun, a.g.e., s. 23.

11. İsmet Ergun, a.g.e., s. 24.

4. Demiryolu ulaşımının başlaması ile birlikte artan demiryolu inşaatı nedeniyle sermaye piyasasında para talebi artmıştır. Hızla artan yatırımların gelir etkisiyle kullanılan madeni paraların dolanım hızı çok artmış, bulunmasında yaşanan güçlükler nedeniyle senet ve ciro hesaplarıyla yapılan ödemeler ağırlık kazanmıştır. Öte yandan demiryolu yapımı kredi isteklerini artırdığı için Avrupa'da bankacılığın gelişmesine de neden olmuştur. Avrupa'da demiryolu inşa eden ülkelerin borsalarında demiryolu tahvil ve hisse senetlerinin payı hızla artmıştır. Örneğin, 1870'de Berlin Borsası'nda tüm 359 değerli kağıdın 175'i demiryolu tahvil ve hisse senetlerinden oluşmuştur 12.

5. Demiryolları sanayiye öncülük etmiştir. Demiryollarının gelişmesinden sonra kömür ve odunun kitlesel olarak taşınması ile birlikte makine sanayii teknik bakımdan büyük gelişme göstermiştir. Kısaca, ABD, Almanya, Fransa, Kanada, Rusya gibi ülkelerde gelişme demiryolu sanayisinin kurulmasıyla başlamıştır 13.

Öte yandan, demiryollarında yatırımların çoğalması ile birlikte gelirden de büyük artış sağlanmıştır. Gelirin artışı talebin artışı getirirken, doğal olarak sürümü artırmıştır. Bu durum yeni yatırımları uyarmıştır.

12. İsmet Ergun, a.g.e., s. 24.

13. İsmet Ergun, a.g.e., s. 25.

Böylelikle sanayileşme kendini besleyecek bir duruma gelmiştir.

Ayrıca, demiryolu inşaatı, yönetimi ve işletmesi bir teknik bilgi ve tecrübe birikimi sağlamış ve böylece sanayide devrim yaşanmasında büyük rol oynamıştır. Yerel pazarların entegrasyonu sağlayan demiryolu, piyasanın gelişmesini, maliyetin düşmesini ve dış ticareti artmasını sağlamıştır. Bu durum ihracat sektörünü geliştirmiştir ve böylece sermaye birikimini artırmış. bütün bunların sonucu da milli hasılda, demiryolundan önceki dönemle kıyaslanmayacak şekilde büyük artış sağlamıştır 14.

Türkiye'nin ekonomik ve toplumsal gelişiminde demiryollarının ayrı bir yeri vardır. Osmanlı Devleti yüzyıllar boyu ekonomik faaliyetlerini liman kentleri arası deniz yolu ağırlıklı bir biçimde sürdürmüştür. Anadolu'nun içerlek yörelerine ancak deve kervanlarıyla ulaşılabilmiş, bu yörelerde 19. yüzyılda demiryolunun gelişine kadar geçimlik bir yapı hakim olmuştur.

Dış ticaret kaygılarıyla önceleri limanları içerlek yörelere bağlamayı amaçlayan ilk demiryolları zamanla Anadolu ekonomisinin pazara açılması sağlamış, Anadolu-Bağdat demiryolları ile ülke ekonomisi iç pazarlara duyarlı olmaya başlamıştır.

Öte yandan demiryolları Osmanlı'yı hızlı bir biçimde Avrupa'yla bütünlemiştir. Eskiden deniz yoluyla Marsilya üzerinden üç dört hafta olan Paris seyahati demiryolu sayesinde üç dört güne düşmüştür. İnsan, yük ve bilgi

14. İsmet Ergun, a.g.e., s. 26.

bu hızlı ulaşım aracı sayesinde Osmanlı'yı kısa sürede başkalaştırmış, Batı ile uyumlu bir devlete dönüştürmüştür.

Türkiye'de demiryolları ekonomik-toplumsal olduğu kadar askeri-stratejik-siyasal kaygıları da gündeme getirmiştir. Asker sevkiyatı Osmanlı demiryollarının önemini tüm savaşlarda göstermiştir. Demiryolları kimi kez, Hicaz demiryolunda olduğu gibi saltanatın ve hilafetin bir sembolü olmuştur.

Özellikle Cumhuriyet yıllarında türdeş bir ülke yaratma kaygıları Milli Şömeñdöfer Siyaseti diye bilinen politikanın benimsenmesine neden olmuştur. En güç ekonomik koşullarda bile demiryolu politikasından ödün verilmemiş, demiryolu ülkenin ulaşım altyapısı olarak görülmüştür.

II. Dünya Savaşı ertesine kadar demiryolları dünya kara ticaretinde kilit bir işlev görmüştür. Savaş ertesi karayolları hızlı bir gelişime sahne olmuştur. Ancak çağımızda hızlı trenlerle demiryolu gerek insan, gerekse yük taşımacılığında yine önemini korumaktadır.

Demiryollarının Tarihsel Gelişimi:

Tekerleğin kullanılmasıyla ulaştırma araçlarında önemli gelişmeler kaydedilmiş, insanlar uzak mesafelere ulaşabilmek ve eşyalarını taşıyabilmek kolaylığına kavuşabilmişlerdir. Ulaşım araçlarının gelişmesi, ticaretin hızla artmasını sağlamıştır. Böylece insanlar, her ürünü yetiştirmek yerine, belirli ürünlerin üretimine yönelmişlerdir. Bu durum ise bölgesel özelliklerin oluşmasında başlıca etken olmuştur.

İngiltere'de odun yerine kömürün kullanılması ve çok fazla miktarda kömürün ocaklardan alınarak nakliyat yapılan sulara taşınması zorunluluğu nedeniyle 1597-1606 yılları arasında yeni bir taşıma metodu olarak ağaçtan raylar yapılmıştı. Bu ağaç raylar birkaç mil yokuş aşağı meyilli olarak yapılarak vagonların ırmak kıyısındaki gemilere varıncaya kadar kendi ağırlıklarıyla hız kazanması sağlanmıştı. Sonra, boş vagonlar atlarla tekrar ocaklara götürülmüştü. Bu tür "vagon yolları" İngilterenin kömür sahalarında kömürü ırmak ve limanlara taşımının en yaygın aracı durumuna gelmişti. O tarihlerde aynı yöntem Almanya'da da kullanılmaya başlanmıştı 15.

1825 yıllarında ilk demiryollarının İngiltere'de faaliyete geçmiştir. Bu ulaştırma sistemi büyük ilgi görmüş ve hızla gelişme göstermiştir. Demiryolları uygarlık tarihinde ulaştırma araçlarının gerek taşıma olanağı ve gerek hızında olağanüstü artışla karakterize edilen yeni bir dönem açmıştır. Yeryüzündeki iktisadi koşulları büyük çapta etkilemiş olan demiryolları zaman ve uzaklık bakımından insana büyük kolaylıklar sağlamıştır 16.

Sanayi devriminden sonra daha hızlı ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması büyük bir değişim meydana getirmiştir. Mekanik üretime dayalı yeni üretim kendi dinamik yapısına uygun bir ulaşım sistemini zorunlu

15. John U. Nef, Sanayileşmenin Kültür Temelleri, çev., Erol Güngör, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, 1970, s. 75.

16. Erol Tömertekin, İktisadi Coğrafya, İstanbul, İ.Ü. Yayınları, 1972. s. 6.

kılmıştır. Bu amaçla, nehirlerde, kapalı ve uzak denizlerde ve okyanuslarda buharlı gemiler devreye sokulmaya başlamıştır. Artık rüzgar gücüyle çalışan gemilerin yerini mekanik güçle çalışan buharlı gemiler hayvanlarla çekilen arabaların ve kervanların yerini mekanik güçle çalışan araçlar almıştır. Daha sonra da, bu zincirin karadaki halkasını tamamlamak üzere buharlı lokomotifler bunu izlemiştir. Buhar gücünün deniz ulaşımından bir hayli sonra lokomotifte de kullanılmaya başlanması, demiryollarını hızlı ve seri bir ulaşım kavuşturmuştur 17. Demiryollarında buhar gücünün kullanılması hem yük hem de insan taşınmasında büyük değişimler meydana getirmiştir. Bütün bu gelişmeler İngiliz sanayininin 16. yüzyılla 17. yüzyıl kavşağında karşılaştığı teknik problemlerden kaynaklanmıştır 18.

Böylece gelişen demiryolları, 1830'dan sonra, hem karayoluna, hemde su yoluna meydan okuduğu gibi, daha büyük bir hız ve güven sağladığı, daha düşük nakliye ücreti uygulayabildiği ve karayoluyla taşınabilenden büyük oranda mal taşıyabildiği için uzun mesafe karayoluna rakip haline gelebilmiştir 19.

Bu gelişmeler sonunda, yelkenlinin yerine buharlı gemilerin, kervanların ve arabaların yerini

17. Nazif Kuyucuklu, İktisadi Olaylar, İstanbul, 1982, s.54.

18. John U. Nef, a.g.e., s. 76,77.

19. Herbert Heiton, Avrupa İktisadi Tarihi II, Cev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985, s.135,136.

lokomotiflerin çektiği trenlerin almasıyla, ticareti ulaşılmamış yerlere kadar uzatarak, dünya ticaretinin hacmini o güne kadar hayal edilmemiş boyutlara çıkarmıştır. Doğal olarak bu durum ticaretle bir devrim yaşanmasına neden olmuştur.

Buharlı trenlerin hizmete girmesi demiryolu yapımında bir patlama yaratmıştır. Avrupa ülkeleri hızla demiryolları hatları döşemeye başlamışlar, Fransa'da ilk demiryolu hattı 1825 yılında, 1835 yılında da Almanya ve Belçika'da ilk demiryolu inşa edilmiştir. Uluslararası ilk demiryolu hattı ise, Belçika ile Almanya arasında 1835 yılında hizmete açılmıştır. Gerçekten ulaştırma sektöründeki gelişme o kadar hızlı olmuştur ki, Dünya demiryolları uzunluğu 1825 de 108.000 km., 1850 de 209.000 km., 1875 de 372.500 km., 1922 yılında 1.179.000 km. ve 1947 de de 1.336.000 km.ye ulaşmıştır. Genel olarak bu tarihten sonra demiryollarının hızını kaybettiği görülmüştür. Nitekim, Dünya demiryolları 1922 yılında 1.179.000 km. iken 1947 de 1.336.000 km. ye ve 1960 da 1.111.340 civarına inmiştir. Bu azalma demiryolu maliyetinin yüksek olması nedeniyle olanakları yetersiz ülkelerin aynı hızla demiryolu inşa edememesinden ve bazılarında da bir çok hatların faaliyetini tatil etmelerinden ileri gelmiştir 20.

1825 yılında Amerika'da ilk kez elektrikli tren uygulamasına geçilmesi bu gelişmeye ayrı bir katkı kazandırmıştır. 1850 yılından sonra, ihracat endüstrilerindeki depresyon, demiryolu trafiğindeki azalmalara neden olmuştur. Bu durum demiryolu yapımında bir duraklama, hatta kısmi bir azalma yaratmıştır. Fakat

20. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 6.

asıl kayıp taşıma işinin, otobüs kamyon ve özel arabalara kaydırılmasıyla kendini göstermişti. II. Dünya Savaşı yılları, hem demiryollarına, hem de karayollarına ağır yük getirmiştir 21. Buna karşılık Demiryollarındaki teknik gelişme hızla devam etmiştir. Nitekim, % 10-15 verimli ve saatte 30-70 km. yolalabilen buharlı lokomotiflerden % 20 verimli dizel motorlu lokomotiflere geçilmiştir. Bu sayede buhar üretme problemi ortadan kaldırıldığından yakıt giderlerinden hayli tasarruf sağlanmıştır. Günümüzde ise, gelişmiş ülkelerde, hızı saatte 200 km. yi aşan, verim de % 75-80 dolayında olan elektrikli trenler, hem az enerji tükettiği, hem de elektrikli enerjisi kullanabilmek özelliği taşıdığı için değer kazanmaya başlamıştır 22.

Demiryollarının dünya üzerinde yaygınlaşması, yeni sanayi dallarının oluşmasına yol açmıştır. Bunların en önemlilerini maden kömürü, demir ve makina sanayiidir. Bu sanayi kollarındaki gelişmeler demiryolları ile paralel yürümüştü. Demiryollarındaki gelişmeler, inşa faaliyetlerinin artmasına neden olurken, demirden daha dayanıklı olan çeliğin tercih edilmesiyle çelik sanayinin kurulmasında etkisi olmuştur. Böylece, ucuz ve iyi kalite çelik elde edildikten sonra, yeni sanayi kolları ortaya çıkmıştır. Ayrıca, demiryolları sayesinde ihracat sektörü hızla gelişmiş, ülkelerin kalkınmasında gerekli sermayenin toplanmasını sağlamıştır.

21. Herbert Heaton, a.g.e., s.143.

22. Vahdettin Ergin, Rumeli Demiryolları, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s.18.

Demiryolları, uluslararası ilişkilerin artmasını kolaylaştırmıştır. Bu durum, ağırlık ve uzunluk ölçülerinde ortak birim saptanmasına yol açmıştır. Bütün bu gelişmeler sonucunda, demiryolu taşımacılığı için uluslararası özel bir hukuki düzen oluşturmuştur. Ayrıca demiryolları uzak mesafelere seyahat olanağı sağladığı için, kültürler arası alışverişi kolaylaştırmıştır. Bölgeler ve ülkeler arasında teknolojinin taşınmasını sağlamıştır.

Demiryollarının en önemli etkilerinden biri de yeni yerleşim binaları ve merkezleri kurulmasındaki rolü olmuştur. Özellikle gar etrafında bir sürü evler, binalar ve ticaret hayatını geliştiren tesisler inşa edilmiş dolayısıyla iskân bölgelerinin kurulmasında etkisi görülmüştür 23.

Demiryollarının yeni şehirlerin oluşmasındaki fonksiyonu yanında, geçtiği yerleşim merkezlerinin gelişmesini etkilediği de bir gerçektir. Çünkü, demiryoluna sahip yerleşim merkezleri kendi bölgelerinin ikmâl ve ihraç kapısı olduğu için, iskân olanı olmuş, nüfusu hızla artmıştır.

Özetle belirtmek gerekirse, demiryolları dünya üzerinde yaygınlaşmaya başladığı andan itibaren ulaştırma eskiye oranla son derece hız kazanmış, iktisadi ve sosyal alanda önemli değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Ucuz ve toplu taşımaya elverişli ve aynı zamanda güvenli ulaşım aracı olan demiryolu bugün diğer ulaştırma sektörlerinin

23. Talip Yücel, Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi, (Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 20'den ayrı basım) İstanbul, 1960. s. 143.

rekabetiyle karşı karşıyadır. Özellikle, kara ve havayollarının gittikçe mükemmelleşmesi, demiryolları için önemli bir rekebet unsuru olmuştur. Bununla beraber toplu taşımacılıkta hâlâ önemini korumaktadır.

1. Türkiye'de ilk Demiryolları

Türkiye'de ilk demiryolu teşebbüsü, Avrupa'da demiryollarının ortaya çıkmaya başlamasından kısa bir süre sonra, 1836 senesinde İngiliz şirketlerinin teklifiyle olmuştur. İngilizlerin bu teklifinde amaç, Hindistan'a Türkiye üzerinden bir yol açmak ve böylece İngiliz hegemonyasını Yakındoğuya ve Asya'ya yaymaktı. Süveyş Kanalı açıldıktan sonra Hindistan yolu belli olmuş ve Türkiye'yi aşarak geçme düşüncesi eski önemini kaybetmiştir.

Tanzimat hareketi batıyı örnek alınca, ülke limanları yabancılara açılmaya başlamıştı. Bu açılış, büyük devletlerin, Osmanlı Devletinin iç pazarlarına egemen olabilmek için rekabete girmelerine yol açmıştı. Özellikle Kırım Savaşın'da (1853-1856), Osmanlı devletininin müttefiki olan İngiltere ve Fransa, demiryolu imtiyazı için başvuran ilk ülkeler olmuştur. Osmanlı Devleti ülkenin ekonomik gelişmesi ve imarı için demiryollarının önemini kavramış ve ve biran önce kumpanyalar oluşturarak işe girişilmesini istemişti. Ancak, devletin demiryollarını inşa edebilecek kadar bilgi, teknik ve sermaye birikiminden yoksun olması, bu konuda yabancı şirketlerden yararlanmayı zorunlu kılmıştır 24.

24. Bu beklentiler, Osmanlı Yönetiminin, Yabancı Şirketlere demiryolu yapımı için imtiyaz vermelerine, hatta gerektiğinde, yabancı ve mal sahibi durumundaki şirketlere her yıl "Kilometre Garantisi" adı altında

Osmanlı Yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin altında iki temel neden yatmakta idi. Bu nedenlerden birincisi ülkede giderek artmakta olan iç karışıkların demiryollarının sağlayabileceği hızlı asker sevkiyatı ile önlenebileceği düşüncesi; ikincisi ise ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olabileceği umudu güzergahı belirlerken özellikle nüfus yoğunluğunu, bölgenin hammadde kaynağını toprağın verimli olmasını ve ihracat limanına yakınlığını dikkate almışlardı. Daha demiryolu yapımına başlanmadan

belirli miktarda ek ödeme yapmayı taahhüt etmiştir. Bu demiryolu şirketleri Avrupa'da olduğu gibi, güzergahlarında Fabrikalar ve zengin ülkeler bulmakta zorlanacaklardı. Ayrıca demiryollarının bu bölgeleri zenginleştirmesi uzun yıllar alabilirdi. Bu nedenlerden dolayı, demiryolu inşasında olduğu gibi, demiryolu işletmecisi olan şirketleri de ilk senelerde "Kilometre Garantisi" verilmesi gerekmişti. Böylece demiryolu inşaat ve işletmesine girişen Yabancı şirketler için yatırımlarının kârlı olması kesinlik kazanmıştır; Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Ankara, Yurt Yayınları, 1986, s. 78. Üstelik kuru bir garantiyle yetinmeyen Yabancı Şirketler, "Duyun-u Umumiye İdaresi" bu kilometre gelir güvencesi konusunda hükümete kefil olunca, bu kanaldan devlet gelirlerine önceden el koyma yoluna giderek mümkün olan en sağlam teminatı elde etmişlerdi; Şevket Pamuk, Osmanlı -Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, Gerçek Yayınları, 1988, s. 213. Bu sayede demiryolu inşaat ve işletmesi çok kârlı bir yatırım haline dönüşmüş, ödemeler Osmanlı maliyesine ek yükler getirmiş ve demiryolları umulan mali yararı sağlayamamıştı.

Önce İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat yapan 1061 İngiliz tüccarı bulunmakta idi. Bu tüccarların ulaşım olanaklarına kavuşturulmasının bölgenin gelişmesine yapacağı katkının bilincindeydiler. Zaten, İngiliz büyükelçisinin desteğiyle 1856 yılında Osmanlı Hükümetinden İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını elde eden Robert Wilkin adında İzmir'li İngiliz bir tüccar idi. İzmir-Aydın hattı bütünüyle kâr amacıyla inşa edilmiş bir hat olmuştur. 130 km. olan bu hat ancak 1867 yılında işletmeye açılabilmiştir. 1867 tarihindeki sözleşme gereğince Sarayköy'e ve 1888'den sonra Pınar'a uzatılan demiryolu, şube hatlarıyla birlikte, 1914 yılında 610 km.yi bulmuştur. 26.

XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki askeri ve siyasi gelişmeler ve Tanzimat ricalinin Avrupa ile yakınlaşmak için ikili ilişkilere girilmesi düşüncesi, Osmanlı devletini, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu yapılması için harekete geçirmişti. Bu demiryolu Rumeli vilayetlerinde sanayi ve ticaretin gelişmesine yardımcı olmasının yanında en önemlisi, Balkanlarda iç ayaklanmaların ve dış kaynaklı kışkırtmaların arttığı bir dönemde büyük yararlar sağlayacaktı. Üstelik o tarihlerde, Balkanlardaki Rus tehditlerine karşı Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunan Batılı güçler de Rumeli demiryollarını kendi çıkarları açısından desteklemişlerdi.

25. Ufuk Gürsey, Hicaz Demiryolları, İstanbul, Eren yayıncılık, 1994, s. 22,23.

26. Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İstanbul, T.İş Bankası Yayınları, 1970, s. 156.

Rumeli Demiryolları, askeri ve siyasi özellikleri nedeniyle uluslararası bir özellik kazanmıştı. Böylece Avrupa Devletlerinin desteğini alan Osmanlı Devleti Rumeli Demiryolları imtiyazını 1868 ve 1869 yıllarında Belçikalı bir banker olan Baron Hirsche'e verdi inşaatına Haziran 1870 yılında Yedikule-Küçükçekmece bölümüyle başlanan Rumeli Demiryolları 1873 yılında 1.279 km, ye ulaşmıştı 27. Ancak Baron Hirsch'in 1889'da hisselerinin büyük çoğunluğunu Almanlara satması üzerine, amaçına ulaşamadı 28.

Rumeli Demiryolu inşaatında büyük zarara uğrayan Osmanlı Devleti, acı tecrübenin etkisiyle bir süre hiçbir yabancı şirkete imtiyaz vermeyerek on beş sene beklemişti. Fakat ülkenin yola ihtiyacı vardı. Özellikle Anadolu bir ana demiryolundan yoksundu. Bu defa devlet doğrudan doğruya kendisi demiryolu inşaatına karar verdi. Bunun için Avrupadan elemanlar getirterek İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan hattın ilk parçası olan, İstanbul-izmit (91 km.) hattının 1871'de inşasına başladı Ayrıca, aynı zamanda, Mudanya-Bursa hattının da inşasına başlanmıştı.

27. Vahdettin Eldem, Rumeli Demiryolları, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s. 110.

28. Rumeli Demiryolları inşaatını alan Baron Hirsch, bu sayede muazzam kar sağlamış ve "lo-Tork" adıyla anılan bir iztikraza aracılık ederek devlete ağır bir yük getirmiştir. Rumeli Demiryolları inşaatı için girilen bu istikrazda devlet 35 milyon Osmanlı altını borçlanmış, fakat eline geçen ancak 11 milyon olmuştur; (bkz. Doğan Avcıoğlu, Türkiye'nin Düzeni, Ankara, Bilgi Yayınevi, 1968, s.70).

Devlet bu hatları yaparken Almanya'dan Von Pressel adında bir uzman getirtmişti. Prosel'in, ulusal esasları dikkate alarak hazırladığı projesinde, demiryolu için çizmiş olduğu güzergah Ankara -Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat ve Basra'ya kadar uzanmakta idi. Böylece İstanbul'u Basra'ya bağlayacak 4.760 km. uzunluğundaki demiryolu projesinin başlangıç noktası olarak düşünülen 91 km. lik Haydarpaşa- İzmit hattı, iki sene süren çalışma sonunda 1878'de bitirilmiş, fakat bu inşaat devlete çok pahalıya mal olmuştu. Bu şekilde başlayan devletçilik dönemi ancak sekiz sene sürebilmiştir 29.

Osmanlı Devleti'nin dış borç ödemelerini ertelediği 1875 yılı ile Duyun-ı Umumiye İdaresinin kurulduğu 1881 senesi arasında demiryolu imtiyaz taleplerinde bir kesilme meydana geldi. Ancak Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin yapılacak istikrazlara aracılık etmesi üzerine yabancı sermayenin çekimserliğini kaybettiği görüldü. İngiltere Almanya ve Fransa arasında Türkiye'de demiryolu yapmak konusunda bir rekabet başladı. Böylece, Osmanlı Demiryolları, büyük devletlerin birbiriyle kıyasıya rekabet ettikleri yatırımlar haline gelmişti.

Demiryolu yatırımlarına kendi siyasi ve ekonomik çıkarlarını ön plana alarak yaklaşan Avrupa devletlerinin girişimcileri teminatsız veya kilometre teminatlı hatların imtiyazını almaya başladılar. Bunlardan, 1883 yılında Mersin-Tarsus hattı bir Fransız şirketine, Yine o yıl eskiden bitirilemeyen Mudanya-Bursa hattı Belçika-Fransız şirketine, İzmit-Ankara hattı bir Alman şirketine verilmiştir.

29. Muhlis Mete, a.g.e., s.96.

Osmanlı Devleti İstanbul'u Basra Körfezine bağlamak amacıyla 1886'da Haydarpaşa-İzmit hattını işleten İngiliz şirketine hattı Ankara'ya ve Bağdat'a kadar uzatmayı teklif etmişti. Fakat bu şirket o yıllarda Türkiye'de demiryolu işine girmekten vazgeçtiği için bu teklifi reddetmiştir 30.

Bu şekilde planlanmış olan Bağdat Demiryolu, demiryolu yapma modasının bütün hızla sürdüğü bu dönemde, gerçekten çok büyük bir teşebbüstü. Aşağı yukarı 4.000 km.lik bir demiryolu, İstanbul'dan Basra'ya uzanacaktı. Bu büyük proje, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli üç bölgesini, Anadolu, Mezopotamya ve Suriye'yi, yeni bir canlılığa kavuşturacaktı 31.

Osmanlı Devleti ise, Bağdat Demiryolu, iktisadi amaçlardan daha çok stratejik ve askeri gereçlerle demiryolunun yapımını istemekte idi. Başka bir deyişle demiryolunun uzak eyaletlerdeki Devlet denetimi kolaylaştırabileceği ve birliklerin hızla sevk edilmesini sağlayabileceği düşüncesi ağır basmakta idi. gerçekten de I. Dünya Savaşı'nda Osmanlıların Avrupa, Sina ve Hicaz cephelerine

30. E.Mied Early , "Almanya'da Şarkı Karibe Karşı Uyanan Alaka, Almanların Döşediği Raylar," Demiryolu Mecmuası, Sayı 91(Eylül1932). s.396.

31. Edward Mead Earle, Bagdat Demiryolu Savaşı,(y.y.) Milliyet Yayınları, 1972, s.43.

birliklerini demiryolu ile sevketmeleri, bu savaştaki direnişlerin uzamasında etkili olmuştur 32.

Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu koşullar, kendi gücüyle demiryolu inşa etmesini engellemekte idi. Bu sırada endüstrisine hammadde ve pazar arayan Almanya Osmanlı Devleti ile ikili ilişkileri yeniden gözden geçirip düzeltme yoluna gidince, 1888'de Anadolu Demiryollarının inşa ve işletme imtiyazını almayı başardı. Sonra, Ankara'dan Anadolu dağlarını aşarak Irak yaylasına inecek olan hattın Projesi hazırlanmaya başladı. Anadolu'nun kuzeyinde başlayan demiryolu inşasına karşı çıkan Rusya'nın diplomatik itirazından sonra, Hattın Ankara'dan ileriye gidemeyeceği anlaşılmış ve hemen Eskişehir-Konya hattının yapımına başlanmıştır. Bunun için de Anadolu hattında olduğu gibi kilometre başına 15 bin frank asgari kâr saptanmış ve bu paranın sağlanması için Düyunü Umumiye İdaresi'ne demiryolunun geçtiği yerlerdeki vilayetlerin gelirleri karşılık gösterilmiştir 33. Bu hat, 1898 yılında, Haydarpaşa-İzmit arası 91 km.; İzmit-Ankara 485 km.; Eskişehir-Konya 444 km.; olmak üzere toplam 1020 km .lik bir hat şeklinde tamamlanmıştır 34.

32. Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi (1881-1908), Ankara, Yurt Yayınları, 1987, s.67,68.

33. Edward Mead Earle, a.g.e., s.396.

34. Esin Kahya, " Türkiye'de İlk Demiryolları," Belleten, Cilt 52, Sayı 202 (Nisan 1988), s.212.

1902 yılında Sultan II. Abdulhamit'in bir iradesiyle Bağdat Demiryolu imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi. Böylece Konya'dan itibaren Bağdat hattının inşasına 1903 yılında başlandı. Bağdat Demiryolu Konya'dan başlayacak, Karaman ve Ereğli'den geçerek, Toros engelini aştıktan sonra, Çukurovaya inecekti. Bu bölgenin ticari merkezi olan Adana'da Bağdat Demiryolu Adana-Mersin Demiryolu ile birleşecekti. Amanos'ları aştıktan sonra, Halep'e ulaşacaktı. Demiryolu, bu merkezden kollarla Hama, Humus, Trablusşam, Şam, Beyrut, Yafa ve Kudüs'e bağlantılar sağlayacaktı. Diğer bir kolu ise, Halep'ten Nusaybin ve Musul'a ulaşacaktı.

İktisadi ve Coğrafi bakımdan Bağdat demiryolu Türkiyenin demiryollarının belkemiğini oluşturmakla beraber hattın iktisaden gelişmesi için gerekli olan esaslar elden çıkarılmıştı. Orta kısmında İngiliz, Fransız ve İtalyan reketi yerleşmiş ve son kısmı da İngilizlerin eline geçmişti. İzmir bölgesinde Fransızların Kasaba Demiryolu ve İngilizlerin Aydın Demiryolu ve Antalya bölgesinde İtalyanlara verilmiş olan Antalya-Keçiborlu-Konya Demiryolu ile Akdenize bağlantılar sağlanabilmişti. Kuveyt bölgesinde İngilizlere terk edilmiş olan sahil kısmı, hattın Basra Körfezi'ndeki sonunu bağlamakta idi. Ayrıca, Fransızların Filistin ve Suriye'deki demiryolları ile Samsun ve Trabzon'a yapacakları hatlar, Bağdat Demiryolunu Karadeniz ve Süveyş Kanalı'na birleştirmekte idi. Buna karşılık, Mersin ve İskenderun limanlarının önemi tartışılabilir. Gerçekte, bu limanlar İngilizlerin elinde bulunan Kıbrıs adasının hakimiyeti altında idi 35.

35. Hans Rohde, Asya için Mücadele ve Şark Meselesi, İstanbul, Askeri Matbaa, cev. Bnb. Nihat, 1932, s.68.

Şirket, Konya'dan itibaren Bağdat Hattının inşaatına 1903 yılında başlamış ve I. Dünya savaşına kadar 291 km. sini ve Nusaybın'a kadar olan kısmını da savaş içinde inşa etmiştir. Alman Sermayesi ile kurulmuş olan Anadolu Demiryolu Şirketi demiryolu inşaatından başka teşebbüslere de girişerek 1889'da Haydarpaşa Liman inşaatına başlamış, ayrıca, silolar ve Antropolar inşaatı için de imtiyaz almıştır.

Bağdat Demiryolu imtiyazına eklenen gizli bir anlaşma ile, kumpanyanın yabancı ülke vatandaşlarının Anadolu ve Bağdat Demiryolları boyunca yerleşmelerini teşvik etmekten alakonulmuştu. Böylece, Sultan II. Abdulhamit imparatorluğu ipotek etmişti fakat mülkiyetini elinden kaçırmamaya kararlıydı 36.

19. y.yılın sonunda Anadolu içindeki demiryolu, Fransız ve İngilizlerden daha çok Almanların imtiyazında idi. Bu durum Almanya'yı, Anadolu'da en büyük güç haline gertirmişti. Bundan böyle Alman sanayiini besleyecek ve Alman malı satın alacak bir duruma gelen Türkiye için Bağdat Demiryolu, bir emperyalist teşebbüs haline gelmişti. Ancak, I. Dünya Savaşı'nın Almanya'nın yenilgisiyle sonuçlanması, Orta ve Güney Anadolu'daki yarı sömürge yaratma teşebbüslerine engel olmuştur 37.

II. Meşrutiyetin ilânıyla (1908) , Osmanlı Devletinin yönetiminde söz sahibi olan İttihat ve Terakki yönetimi,

36. Edward Mead Earle, a.g.e., s. 99 ,100

37. Şevket Pamuk, Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul Gerçek Yayınları, 1988, s.215.

Özellikle 1912 Balkan Savaşından sonra, Yabancı sermaye eliyle ulaştırma işlerini hızlandırmaya çaba gösterdi. Ayrıca, bu dönemde gösterilen bir çaba da benimsenen Türkçülük ideolojisinin paralelinde demiryolu işletmeciliğinde kullanılan Türk personelin sayısını artırmak için bu konuda eğitim kurumları oluşturmaktı 38.

I. Dünya Savaşı Döneminde Türkiye Demiryollarının Durumu

I.Dünya Savaşı ile birlikte "Milli İktisat" ilkelerini benimseyen İttihatçılar, buna bağlı olarak savaş nedeniyle düşman devletlere ait bazı stratejik işletmelere el koymuş ve yabancı şirketlerin elinde bulunan limanlar ile İzmir - Aydın, İzmit-Kasaba, Suriye ve Mudanya-Bursa demiryolları ile İstinye Dokları sözleşme hükümlerine uygun olarak satın alarak millileştirmişler 39 ve Hicaz hattını da içine alan "Askeri Demiryolları İnşa ve İşletme Umumi İdaresi" ni kurarak bunları işletmeye başlamışlardı. Yalnız Anadolu-Bağdat hattı ile Şark Demiryolları (Sirkeci hattı), Osmanlı Devleti'nin o zamanki müttefiki olan Almanya ve Avusturya'lılara ait olduğu için, bunlar "Askeri Demiryolları İdaresine" geçmemişlerdi 40.

38. İlhan Tekeli, Selim İlkin, " Türkiye'de Ulaştırmanın gelişimi ," Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, C. 10, s.1760.

39. Zafer Toprak, Milli İktisat (1908-1918), Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s.88.

40. Ahmet Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), İstanbul, İstanbul Askeri Basımevi, 1953, s.28,29.

Ayrıca, demiryollarına el koymakla yetinilmemiş, bunların düzenli olarak işletilmesi için gerekli usta ve uzmanların da yetiştirilmesi amacıyla İzmir'de "Şimendifer Mektebi" açılmıştır (28 Haziran 1915). Bunun yanı sıra, demiryolu işletmesinde uzmanlaştırılmak üzere Almanya'ya birçok öğrenci gönderilmiştir 41.

Savaş süresince demiryolu yapımına son verilmemiş; Irak ve Kafkasya cephelerini güçlendirmek için, Toros ve Amanoslar, Irak ile Filistin bölgelerinde demiryolu inşaatına başlanmıştır 42.

Ancak, askeri üstünlüğün İtilaf Devletlerine geçmesi üzerine o zamana kadar bir Alman-Avusturya şirketinin elinde bulunan demiryollarından Şark Hattı Fransızlar, Anadolu-Bağdat hattı ise İngilizler tarafından işgal edilmiştir. Sonra, İngilizlerin Adana bölgesi ile Suriye'yi Fransız işgal kuvvetlerine terketmesi üzerine bu bölgedeki Bağdat Demiryolları ve aksamı da Fransızlara geçmiştir 43. Savaşın Osmanlı Devletinin aleyhine sonuçlanması, Hicaz ve Suriye'de, Hükümet tarafından idare edilen hatların tümünün elden çıkmasına yol açmış,

41. Zeki Arıkan, " İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası." Tarih ve Toplum Dergisi C. IX., Sayı 49 (Ocak 1988), s. 52.

42. Ahmet Onur, a.g.e., s.29.

43. " Ulusal Demiryolu Kongresi," Demiryolu Dergisi, sayı 636 (Ocak 1979), s.4,5.

Batı Anadolu'daki demiryolları da eski sahiplerine iade edilmiştir.

Mütareke Döneminde Türkiye Demiryollarının Durumu:

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi, Kafkas Demiryollarının o sırada Türk denetimi altında bulunan kısımlarını da kapsamak üzere, İngiltere ve Fransa'ya savaş sırasında Osmanlı Devletinin işgal etmiş olduğu hatlardan kendilerine ait olanlarını tekrar ele geçirme imkanını tanımıştı 44. Böylece, İngiliz ve Fransızlar İzmir-Kasaba ve Temdidi demiryolları şirketi ile Aydın Şirketi hatlarını ele geçirdikten başka, Fransızlar, Avusturyalılara ait bulunan Şark Demiryolları ile Konya-Adana-Halep-Nusaybin bölümünü, İngilizler ise, Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara, bölümünü işgal etmişlerdir.

Mütareke döneminde itilaf Devletleri'nin baskısıyla Hükümet'in demiryollarında azınlıkları kayırıp, savaş sırasında işe alınan Türklere yol vermek zorunda kalması, işgal devletlerinin yukarıdaki demiryollarını denetimleri altına almalarını kolaylaştırmıştır. Bu dönemde ülkenin kurtuluşu bakımından çok önemli bir duruma gelen demiryollarının işgal devletleri ve azınlıkların yönetimine bırakılması milli kuvvetlerin bütün dikkatlerini demiryollarına çevirmesine yol açmıştı. Anadolu'da kurtuluş Savaşı'nın başlaması üzerine, milli kuvvetlerin egemen olduğu yerlerde, bir kısım Türk demiryolcularına yeni bir iş sahası açılmış ve bu

44. İsmail Soysal, Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu yayınları, 1983, s. 13.

bölgeler içinde kalan demiryolları Milli hükümetçe işletilmiştir 45.

Kurtuluş Savaşı'nda Demiryollarının Durumu:

16 Mart 1920'de İstanbul'un resmen işgalinden sonra başlayan Heyet-i Temsiliye'nin sert önlemleri ve ulusal uyanış karşısında buldukları yerlerde tutunamayacaklarını anlayan İngilizler , 23 Mart 1920'de Arifiye-Haydarpaşa demiryolunun dışında kalan Anadolu Hattının öteki kısımlarını, Fransızlar da, Bağdat Demiryolu'nun Konya ile Yenice arasındaki kısımlarını boşaltmak zorunda kalmışlardı 46.

Taşınmak için üç tren düzenleyen Eskişehir'deki İngiliz birlikleri, en yeni 13 lokomotif ile 200 den fazla vagonu, en önemlisi , biraz yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan oluşan görevlilerden büyük bir bölümünü ile işletme başında bulunanları beraberlerinde götürmüşlerdi. Bu arada işletme kasasında bulunan ve o zaman için önemli bir miktar olan 200 bin lirayı da almayı unutmamışlardı 47. Amaçları zaten işletme görevlileri arasında Türklerin

45. Murat Ergun, Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları Milli Demiryollarımızım Kısa Bir Tarihçesi, İstanbul, 1966. s. 14,15.

46. Ahmet Onur, a.g.e., s. 34.

47. Ziya gürel, Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Ankara, T.T.K. Basımevi, 1989, s.4.

bulunmaması nedeniyle güç durumda kalan Türklerin işini daha da zorlaştırmaktı.

Gerçekten de Kurtuluş Savaşı boyunca demiryolları mali zorluklar içinde bocalamıştır. Özellikle İngilizlerin kasadaki parayı alıp gitmeleri, Anadolu Hattı işletmesinin işe Heyet-i Temsiliye'nin verdiği 16 000 TL. ile başlamalarına yol açmıştır 48.

Böylece, Anadolu'daki Ulusal Güçlerin, işgalci kuvvetlere karşı başlatmış olduğu hareket sonunda, Anadolu Hattının ve İzmir-Kasaba Demiryollarının bir kısmı eline geçmeye başladı. Gerek personel bulmakta zorluk, gerekse, mali zorlukların neden olduğu demiryollarının perişan durumu, ülkenin savunması ve ekonomisini olumsuz yönde etkilemesi üzerine, Ankara'da bulunan 20. Kolordu Komutanlığın'dan verilen bir emirle 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Ulukışla, Eskişehir-Bilecik hatları ordunun denetimine verilerek "Demiryolları Hatları Askeri Müfettişliği" kurulmuştu 49. Anadolu Hükümeti'nin kurulmasından sonra, bu hatlar, T.B.M.M. Hükümeti'nin, 18 Temmuz 1920'de aldığı bir kararla, Eskişehir'de kurulan "Anadolu- Bağdat Müdüriyeti Umumiyesi " tarafından idare edilmeye başlanmıştı. Müdüriyet-i Umumiye'nin işlettiği hatlar şunlardı:

Derbent-Eskişehir-Ankara.....485 km.
Eskişehir-Afyon-Konya.....441 km.
Konya-Kelebek.....326 km.

48. Ziya Gürel, a.g.e., s. 93.

49. Türk İstiklal Harbi, C. VII. , Ankara, Gn.Kur. Basımevi, 1975, s. 197.

Afyokarahisar.....135 km. 50.

T.B.M.M. Hükümeti, bir yandan Kurtuluş Savaşı'nı yürütürken, diğer yandan bazı demiryollarının inşasına başlamıştı; Büyük Taarruz'un başlamasından önce ordunun ulaşımını kolaylaştırmak ve Ankara- Sarıköy hatlarıyla, Konya-Çay hattına bir bağlantı kurmak için Azarıköy İstasyonu'ndan başlamak ve Cihanbeyli' de sona ermek üzere bir dar hattın yapımına girişmişti (Mayıs 1922). Büyük Taarruza kadar bu hattın 50 km. lik kısmı bitirilerek işletmeye açıldı. Bundan başka, güneyde toplanan ordunun büyük kısmının ulaşımının daha hızla sağlanabilmesi için, o sırada T.B.M.M. Hükümetinin'nin eline geçen Adana kısmının vagonları da Konya'ya getirtilmişti 51. 1921 Temmuzunda Başlayan Kütahya ve Eskişehir Savaşları sonrası, Türk ordusunun Sakarya'nın doğusuna çekilmek zorunda kalması üzerine, Eskişehirdeki Umum Müdürlük Ankara'ya nakledilmiş, Konya'da da geçici bir "İşletme Umum Müdürlüğü " kurulmuştur 52. Bu savaş süresince gelir getiren, yalnız Adapazarı işletmesi olmuştur. Ankara ve Konya işletmelerinde yolcu ve ticaret geliri sözü edilemeyecek kadar az gerçekleşmiştir. Askeri taşımaldan oluşan devletteki alacaklar da ödenmemiştir 53.

50. Ahmet Onur, a.g.e., s.32,33.

51. Türk İstiklal Harbi, C. VII, Ankara, Gn. kur. Basımevi, 1975, s. 197.

52. Ahmet Onur, a.g.e., s.34.

53. Ziya Gürel, a.g.e.,s. 93.

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİN DEMİRYOLLARINA VERDİĞİ ÖNEM VE
POLİTİKA ARAYIŞLARI

A. DEMİRYOLLARINA VERİLEN ÖNEMİN NEDENLERİ

1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Demiryollarının
Durumu

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Türkiye'de ulaştırma sistemi diğer ülkelere göre çok yetersizdi. Bu sistem o günkü haliyle kalkınmayı zorlaştıran bir unsurdu. Üstelik Türkiye Avrupa ülkelerine göre daha geniş, nüfusu ve kaynakları daha dağınık olduğu için ulaştırma olanaklarına gereksinimi çok daha fazla bir ülke idi.

Cumhuriyet Hükümeti, iktisadi ve sanayi programının bütün ülke bir demiryolu ağıyla örüldükten sonra uygulanabileceğini anlamıştı. Daha ilk günlerden başlayarak yeni rejim ulaşım ve özellikle demiryolu sorunu üzerine büyük bir titizlikle eğilmiştir. Cumhuriyet Halk Fırkası'na ilk resmi belge olan "Dokuz Umde" de yer alan "Müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüs ve fiiliya başlanacaktır"1 sözü bu işe verilen önemi açıkca ortaya koymaktadır.

1. Tarık Z. Tunaya, Türkiye'de Siyasi Partiler, İstanbul, 1952, s. 581.

Gerçekten de, ara vermeden birbirini izleyen iki savaşın acı sonucuna, büyük savaş yıkımına uğrayan ülkenin daha çok yoksullaşmış olmasına yapılacak işlerin büyüklüğüne, büyük bir ordunun ayakta tutulması zorunluluğuna rağmen Cumhuriyet Hükümeti, ülkenin iktisadi ve toplumsal kalkınması için temel saydığı demiryol davasını yapılacak ilk iş olarak ele almıştır 2.

Osmanlı Devletinde tarafından inşa edilen Demiryollarından, Türkiye'nin Ulusal sınırları içinde kalanlarıda, 1196 km. si anlaşma ve sözleşmelerle Türkiye Cumhuriyetine geçmiş, 2780 km. si de imtiyazlı şirketlerden o zamanki rayiçlerle 363 milyon TL. sına satın alınmıştır. Cumhuriyet döneminde ise sırasıyla Ankara-Sivas 602 km. , Samsun-Sivas (Kalın) 378 km., Samsun Çarşamba (dar hat) 37 km., Ilıca-Palamutluk (dar hat) 29 km., Kütahya-Balıkesir 252 km., Fevzipaşa-Diyarbakır-Kurtalan 664 km., Irmak-Filyos-Zonguldak 415 km., Ulukışla-Boğazköprü 172 km., Afyon-Karakuyu 113 km., Sivas-Erzurum 176 km., Isparta şube hattı 13 km., Baladız-Burdur 74 km., Çetinkaya-Malatya 143 km., Yolçatı-Elazığ-Muş 263 km., Köprüağzı-Maraş 28 km., Narlı Gaziantep 84 km., Tavşanlı-Tunçbilek 13 km., Hadımköy-Kurukavak 11 km., Ereğli (Karadeniz)-Armutçuk 14 km., ve Ankara'da gençlik Parkındaki 2 km. minyatür tren hattı olmak üzere; banliyö çift ve üçlü hatlar dahil olmak üzere 1960 yılına kadar 3800 km. Demiryolu inşa edilmiştir 3.

2. M. Arslan Abisel, "Demiryol Politikamızın 25'inci Yıl Dönümü," Demiryol Dergisi, Sayı 285, 287(Eylül 1949) s. 53.

3. Servet Zengin, Türk Demiryolları, Ankara, 1959, s. 16.

2. Demiryollarına Duyulan Gereksinimin Nedenleri

a. Askeri Nedenler:

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımına ulaştırma şebekesi bakımından çok cılız olan Türkiye'de iç pazarın gelişmesi açısından çok önem verilmişti. Ancak güzergahların saptanmasında milli savunmanın ihtiyaçları, çoğu kez pazarlama ihtiyaçlarından önce gelmiş ulaştırma politikasının belirlenmesinde önde gelen unsur olmuştur. İsmet Paşa'nın farklı düşünmesine rağmen son sözü Genel Kurmay söyleyebilmiştir. Hilmi Uran'ın anılarında yazdığı gibi, Sivas-Erzurum hattının inşasında bu hattın Elazığ'dan geçmesini İsmet Paşa destekleyerek Fevzi Paşa'ya yazdığı halde, yine Fevzi Paşa'nın istediği gibi hat, Elazığ'ın güneyinden geçmiştir 4. Bunda, I. Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesinde donan onbinlerce askerin acısı ve Kurtuluş Savaşı'nda birçok bölgede kağnı ve katır taşımacılığıyla sürdürülen bir mücadelenin zorlukları yatmakta idi.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke savunması en fazla üzerinde durulan konulardan birisi olması demiryollarına değişik bir görev kazandırmıştır. Tıpkı, kasatura, tank ve uçak gibi demiryolu da ülke savunma araçlarından biri olarak görülmüştür 5. Nitekim İsmet Paşa Sivas Nutku'nda askeri zorlukların demiryolunun yapımında çok önemli bir

4. Hilmi Uran, Hatıralarım, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 1959, s. 140.

5. Mehmet Ferit, "Büyük Bayramımız," Demiryollar Mecmuası, Sayı 109-110 (Mart-Nisan 1934), s. 4.

etken olduğunu; " Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli birlik, milli Müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların elde edilen sonucu olan milli istiklâlin korunması meselesidir" 6 sözleriyle belirtmiştir. Ayrıca zamanın yetkilileri tarafından iktisadi varlığın ve gelişmenin en önemli koşulunun güvenlik olduğu sık sık vurgulanmıştır 7.

Daha çok askeri amaçlarla yapılması düşünülen hatlar çeşitli cepheleri birbirine bağlayacak şekilde planlanmıştı. Bunlar ülke savunmasında kuvvet kaydırmayı ve ikmali kolaylaştıracaklardı. Bu amaçla inşa edilen ilk hat, Ankara-Kayseri-Sivas hattıydı. Bu hatta aslında I.Dünya Savaşı'nda başlanmış fakat bitirilememişti

b. Ekonomik Nedenler

Türkiye Cumhuriyeti 1923'te kurulduğu zaman iktisadi değil siyasi bir birlik oluşturmuştu. Çünkü esaslı bir ulaşım şebekesi bulunmaması yüzünden daha çok birbirleriyle pek az veya hiç bağlantıları olmayan iktisadi bölgelere ayrılmıştı. Yeni Türkiye'ye eski Osmanlı Devletinden 4 300 km.lik bir demiryolu geçmiştir; Fakat bu demiryollarının ülkenin ekonomik yapısı üzerinde pek az etkisi vardı. Bunlar Yabancı şirketlerin yönetiminde ve sahil ile hinterland arasında işletilmekte idi. Bunun sonucu olarak iç Anadolu ve Doğu Anadolu gözardı edilmişti.

6. Herbert Melzig, İnönü Diyorki, İstanbul, Ülkü Basımevi, 1944, s. 155.

7. Ali Süreyya, "Demiryolu Siyasetimiz" Ülkü Halkevleri Mecmuası, Şubat 1933, s. 53-57.

Ülkenin kalkınması için ekonominin güçlendirilmesi hızla ele alınması zorunlu görülen bir diğer unsurdu. Bunun için, kendi ihtiyacından fazla ürün üretmek, pazara inmek, mal alıp satmak, hatta üretim bölgelerinden sahil şehirlerine, ihracat yapan deniz limanlarına bu işi götürmek gerekliydi. Bu ise kolay ve ucuz bir ulaşım ile mümkündü. Oysa Türk köylüsü, bunları yapabilecek alışkanlığa ve olanaklara kavuşabilmiş değildi. Türü olanaksızlıklar içindeki köylü, fazla ürün yetiştirememiş; yetiştirse pazara indirememiş indirse sattığı malın tutarı, çekilen zorlukları karşılamamıştı. Ürün kalitesiz, üretim araçları yetersiz, yol şebekesi zayıftı. Çünkü arazinin genellikle dağlık oluşunun, ülkede taşımacıya elverişli nehirlerin bulunmayışının ulaşımı çok pahalı kılması, Anadolu'daki ekonomik ve toplumsal olguların bütünleşmesini engellemekte idi.

Türkiye Devleti ekonomik ve sanayi gelişmesinin demiryolu ile ilgisini anlamıştı. Ekonomik gelişme ile ulaşıma sistemi arasında bir bağlantı bulunduğunu Atatürk, 1 Mart 1922' I. Dönem T.B.M.M.'nin açış konuşmasında şöyle dile getirmişti: "ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı ancak ulaştırma araçlarının yolların , demiryollarının , limanların durum ve derecesiyle orantılıdır" Bu sözler başta Atatürk olmak üzere Cumhuriyet yöneticilerin neden demiryollarına önem verdiklerini açıkca ortaya koymaktadır.

Demiryollarına önem verilmesindeki gerçeklerden biri de, ulusal birliğin sağlanması ve ülke bütünlüğünün korunması olmuştur. Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki ulusal birliğin sağlanması ve ülke bütünlüğünün korunması ekonomiyi de güçlendirecek çok önemli bir unsurdu. Ülkenin her yanına hizmet götürülmesi ve güçlü bir

denetim mekanizmasının kurulması gerçeği ulaştırma hizmetlerine hız vermesini zorunlu kılmakta idi.

c. Sosyal ve Kültürel Nedenler:

Ulaştırma politikasının bir ülkenin ekonomik yapısı üzerindeki etkisi bilinen bir gerçektir. Bunun dışında sosyal ve kültürel çalışmalar ve gelişmelerin ulaştırma işlerinin iyi bir şekilde yürütülmesinden güç alır. Örneğin, Bayındırlık, Sağlık, ve Milli Eğitim hizmetlerinin geniş halk kitlelerine götürülebilmesi ancak, ulaştırma araçlarının gelişmesi oranında gerçekleştirilebilirdi 8.

Karayollarının Yurdun bazı bölgelerinde yetersiz oluşu ve demiryollarının ise ancak Ankara'ya kadar gelip daha doğuda bulunmaması bölgesel özelliklerin keskinleşmesine neden olmuştu. Üstelik iletişim araçlarının gelişmediği ve var olanların ise, ülke geneline yaygınlaşmaması değil bölgeler ve iller arasında bile sosyal ve kültürel ayrılıklara yardımcı olmaktaydı. Yurdun her köşesini gelişmelerden yararlandırmak, özellikle Doğu Anadolu bölgesindeki ulaştırma boşluğunu doldurmak için harekete geçilmiş ve hızlı bir inşaat politikası uygulanmıştır 9.

8. Sahir Kozikoğlu, "Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri," Demiryollar Dergisi, Sayı 272-274 (Haziran-Ağustos 1948), s. 42.

9. Şükrü Koçak, "Ulaştırma Politikamız," Demiryollar Dergisi, Sayı 266 (Aralık 1947), s. 3.

B. DEVLETİN DEMİRYOLU POLİTİKASININ BELİRLENMEYE BAŞLAMASI

Hükümetin "Demiryol Politikası" Her şeyden önce bir "İnşa ve Millileştirme Politikası" dayandırılmıştı. Asıl amaç, ülkede demiryolu şebekesini mümkün olduğu hızla geliştirmektir. İnşa politikasının uygulanması sırasında, içine Türk sokulmamış Alman, Fransız ve İngiliz demiryollarından duyulan sıkıntılardan dolayı, Türk insanının çalışkanlığı ve becerisi harekete geçirilmiştir. Bu durum giderek demiryollarını bir övgü ve gurur abidesi haline getirmiştir.

Demiryolları yapımındaki "İnşa Politikası" nı, Yabancı demiryollarının satın alınması, yani "Millileştirme" politikası izlemiştir. Bu politika sonucu, Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryolları satın alınarak devletçe işletilmeye başlanmıştır. Bu politikaların sonucu olarak, bir yandan demiryolları inşa edilirken, diğer yandan da yabancı şirketler tarafından istismar edilen şebekeler de satın alınarak, bütün demiryolları tek bir devlet işletmesi haline getirilmiştir. Bu durum, demiryolu yapım ve işletmele çalışmalarına tipik bir kamu hizmeti özelliği kazandırmıştır 10.

Atatürk döneminde, demiryolu devlet için çok masraflı bir yatırım olmakla birlikte, gerekli olduğu konusunda herkes birleşmiştir. " Bir Karış Fazla Şimendifer" parolası ile yürütülen bu çalışmalar sonunda, Anadolu şehirleri, köyleri hızla birbirine bağlanmış; Demiryolları her

10. Şükrü Koçak, a.g.m., s. 3.

gittiği yerde adeta coğrafyayı değiştirmiş şehirler sanayi merkezi olmaya, kasabalar şehirleşmeye başlamıştır.

Demiryolları aracılığıyla seyahat olanağı bulan ve kendi bölgesi dışındaki dünyayı tanıma fırsatı yakalayan Türk insanı, doğduğu toprakları bırakıp, gelecek vadeden merkezlere göçetmeye başlamışlardır. Böylece Türkiye büyük çapta bir nüfus hareketine sahne olmuştur. Örneğin; Ankara, Hükümet merkezi olduktan sonra ve özellikle demirağlarla Anadolu'nun diğer merkezlerine bağlanınca yoğun bir göç dalgasıyla karşılaşmıştır 11. Bu durum Ankara'yı İstanbul pazarının ihtiyacını karşılayan bir şehir olmaktan çıkarmış, Orta Anadolu'nun büyük bir tüketim merkezi yapmıştır. Ayrıca, Ankara pazarına demiryolu ile bağlanan Sivas bir kervanpazarı iken Türkiye'nin en büyük bir tahıl üreticisi haline gelmiştir.

Demiryolları 23 Mayıs 1927 tarihinde kurulan "Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi"nce işletilmiştir. Yeni demiryollarının yapıldığı ve ekonomik bunalım yüzünden dünyada genellikle demiryollarının zarar ettiği bir dönemde tarife indirimlerine rağmen, idare kârlılığını koruyabilmiştir. Bu durumun devletçilik politikasının savunulmasında önemli katkısı olmuştur 12.

11. Ankara'nın 1927'de 70 000 olan nüfusu 1935'te 120 000'e çıkmıştır; Çağlar Keyder, Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye 1923-1929, Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s.48.

12. İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, s. 2760-2762.

1. İzmir İktisat Kongresi

Kurtuluş Savaşı'nın başından 22 Nisan 1923 kararı verilinceye kadar, kısa dönemde demiryolu siyasetini de içine alan Türkiye'nin ekonomi politikası liberal esaslara dayandırılmıştır. 13. Yapılması gereken işlerin çokluğu nedeniyle başlangıçta demiryolları gibi büyük sermayeye gerek duyan ulaştırma işlerinin ulusal sermaye ve yatırımla gerçekleşmesi şüpheli görülmüştü. Büyük önemi olan demiryollarının yapımına başlanması için siyasal bağımsızlığa zarar vermemesi koşuluyla yabancı sermayeye yer verilmiştir.

Daha 1919'da "Erzurum Kongresi"'nde kabul edilmiş olan ilke, aynı senenin Eylül ayında Sivas'da toplanan Kongre'de şu şekilde kesinleşmişti; " Açıklanan hudut içinde ulusal esaslara uyan ve memleketimize karşı işgal amacı beslemeyen herhangi bir devletin teknik, sanayi ve ekonomik yardımını memnuniyetle karşılıyoruz " 14 Böylece Heyet-i Temsiliye'nin dış ilişkilerinde hareket noktası haline gelen bu görüş 1923 şubatında Türkiye'nin ekonomik politikasını belirlemek amacıyla İzmirde toplanan "İzmir İktisat Kongresi"ne sunulan Heyet-i Faalanın ayrıntılı raporuna " Türk Milli Sermayesi yalnız başına şimendifer inşaatını gerçekleştiremez. Yabancı sermayeye kuvvetle ihtiyaç vardır. Bu nedenle Türkiye Batıdan yararlanmak

13. M. Arslan Abisel, a.g.e., s. 53.

14. M. Arslan Abisel, a.g.e., s. 53.

için bir an tereddüt etmeyecektir. Ancak Türkiyemize servet ve fen getireceklerin memleketimizde bir takım siyasi faaliyet peşinde koşmamasına da ayrıca özen ve dikkat göstermeliyiz"¹⁵ şeklinde yansımıştır. Bu rapor demiryolu konusunda Yabancı sermayeye koşullu bir serbeslik tanımıştı. Ayrıca, Yerli sarmayedarların da yukarıdaki çerçevede içinde yabancı sermaye ile ortaklıkları olağan karşılanmıştır.

1923 İzmir İktisat Kongresi'nde çiftçi kesiminin en başta gelen isteklerinden biri demiryolu ulaşım maliyetlerinin ucuzlatılması ve yeni yolları yapılmasıydı. Bu isteğe neden olarak da önlemlerin çiftçinin ithal mallarıyla rekabetine olanak vereceği ticaretin gelişebileceği görüşünün kuvvet kazanması idi. Her ne kadar bu dönemin demiryolu politikasında milli savunma ile ilgili kaygılar ağır bassa da bütünleşmiş bir iç pazar yaratmaya yönelikti. İşte bu pazar içinde liberal ekonomi kolayca uygulanabilecekti ¹⁶.

Ülkenin savunması ve iktisadi çıkarlarının korunması bakımından en önemli rolü oynayan demiryolu taşıma işinin rasyonel bir şekilde gerçekleşmesi gerekmekte idi. Bu önemli sorun yalnız yeni hatlar yapmakla çözümlenmiş sayılmazdı. Ülkede mevcut veya yeniden kurulacak şebekenin bu gereksinmelere cevap verebilmesi için en

15. A.Gündüz Ökçün, Türkiye'de İktisat Kongresi 1923-İzmir, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi yayınları, 1968, s.83.

16. İlhan Tekeli-Selim İlkin, 1929 Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara, O.D.T.Ü.Yayınları, 1977, s. 35.

uygun işletme şeklini ve şartlarını da tesbit etmek zorunluluğu da vardı. Böyle bir işletme şekli de hiç şüphe yokki bütün şebeke üzerinde uygulanacak yolcu ve eşya şartlarının birleştirilmesiyle elde edilebilecekti. Bu yolda istenilen hedefe ulaşabilmek için de ülkede milli bir demiryolları idaresi kurulmasına ve yurt içi demiryolları işletmesi ve yenilerinin yapılması işinin bu milli kuruluşun idaresine verilmesi gerekmekte idi. Bu düşünceden dolayı olacak ki Cumhuriyet idaresi demiryolu politikasını ön plana almış ve esaslı bir programın bütünüyle uygulanması için büyük çaba göstermiştir.

izmir iktisat Kongresinde alınan kararlarla Demiryolları iktisadi kalkınmanın motor görevini üstlenmiş bulunmakta idi. O zamana kadar sadece askeri ve stratejik açıdan ülkeye hizmet eden demiryolları bundan böyle Cumhuriyet Türkiye'sinde iktisadi kalkınmanın can damarını oluşturacaktı.

2. Chester Projesi

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryoluna duyulan gereksinim 1911 yılında Meclis-i Mebusan' da reddedilen Chester demiryolu projesinin 1923 yılında TBMM'de kabul edilmesine yol açmıştır. Uygulama olanağı bulamayan bu proje, Amerikan sermayesinin, Türkiye'deki ilk girişimlerinden biri olması nedeniyle dikkat çekicidir.

Projenin Kısa Bir Tarihçesi: Chester projesiyle ilgili ilk girişimler 1900 yılında Ermeni olaylarıyla ilgili bir tazminat almak için İstanbul'a bir savaş gemisinin kaptanı olarak gelen, Albay Colby M. Chester'in Türkiye'de iş ve yatırım olanakları araması ile başlamıştır. Chester bu girişimlerine daha resmi bir

şekil verebilmek için "Ottoman Amerikan Development Company (O.A.D.C.)" adlı bir şirket kurmuşdu.

Projeye göre anahat, Sivas'tan güney doğuya doğru uzanarak, Harput, Ergani, Musul, Kerkük üzerinden İran sınırındaki Süleymaniye'ye inecekti. Ayrıca, üç yan hat öngörmekte idi; biri Samsun üzerinden Karadeniz'e diğeri Halep üzerinden Akdeniz'e ulaşacaktı. Üçüncüsü ise, Bitlis üzerinden Van'a gidecekti. Tümü geniş hat olarak düşünülen bu şebeke hatlarınının 20'şer kilometre etrafında bulunan ve 20 sene süreyle işletilecek olan maden gelirleriyle finanse edilecekti. Bu imtiyaz 99 yıllık süre için verilmişti.

Bu haliyle Chester Projesi, Osmanlı Devletide bir yandan geri kalmış bir yörede iktisadi canlanmayı sağlayacağı, bir yandan da askeri amaçlar için ulaşım olanaklarını artıracığı için ilgi görmüştü. Fakat güzergah üzerinde olan Musul gibi petrol yönünden çok zengin bir yörenin Amerikan sermayesinin kontrolüne geçmesi ihtimali başta İngiltere ve Almanya olmak üzere dönemin tüm büyük devletlerini kaygılandırmıştır.

Proje çeşitli aksaklıklardan sonra ancak 1 Haziran 1911'de Meclise ulaşabilmiş, Fakat bütçe görüşmeleri nedeniyle başka bir tarihe ertelenmişti. Bu arada şirket içinde önemli anlaşmazlıklar ve kopmalar olmuş, şirket yatırmış olduğu teminatı Trablusgarb savaşı'nın ortaya çıkmasını bahane ederek 1911 Ekiminde geri çekmiştir. Buna rağmen 1913 yılında M. Chester, Projeyi yaşatmak için çaba harcadıysa da bütün girişimleri sonuçsuz kalmıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Projeye Yaklaşımı:

T.B.M.M. Hükümeti'nin kurulmasından sonra, ülkenin yeniden imarı için Amerikan yatırımlarına duyulan istek çoğalmıştı. Bunun nedeni, Türkler açısından Amerikanın, Yakındoğuda temiz bir geçmişinin olmasıydı. Amerika hiçbir Türk toprağını koparıp almamıştı; Türk topraklarında nüfuz bölgeleri kurmaya yeltenmemişti; sahip olduğu topraklarda müslüman olmadığı için Türkiye'nin siyasi güçünden çekinmemekteydi; Türkiye'ye Savaş ilan etmemişti; Ayrıca, nefret edilen Sevres Anlaşması'na imza koymamıştı. Bütün bunlardan dolayı Amerika, Batı Devletleri arasında Türkiye'nin samimi ve çıkar peşinde koşmayacak bir dostu olabileceği kanısını uyandırmakta idi. Fakat bu görüşün Amerikanın iktisadi gerçekleriyle bağdaşması imkansızdı. I. Dünya Savaşı sırasında Amerikanın Ticaret ve mâli çıkarlarının büyük bir hızla dünyaya yayılmış olması, O'nu yeni güç ve karışık uluslararası sorunlarla karşı karşıya getirmiş, Amerika'lı iş adamlarını, dünyanın geri kalmış bölgeleri ile daha yakından ilgilenmek zorunda bırakmıştı. Çünkü, buraları ihtiyaç duydukları hammadde kaynaklarına sahip ve Amerikan mallarına pazar olabilecek yerlerdi. Ancak , T.B.M.M. Hükümeti tarafından Chester Projesi'nin kabul edilmesinin altında yatan gerçek, ileride yapılacak barış konferansında, Amerika'nın desteğini alarak ticari ve iktisadi hakların kazanılabileceği ve Musul'un kaybına engel olunabileceği düşüncesidir.

Bu düşünce ile Atatürk, 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihlerinde "İzmir İktisat Kongresi" ni toplamış ve burada yaptığı bir konuşmada, "Kanunlarımıza riayetkâr olmak şartıyla ecnebi sermayelerine lazım gelen teminatı vermeye her zaman hazırız ve şâyânı arzudur ki, ecnebi sermayesi bizim sayimize ve serveti sabitemize intizam etsin. Bizim için ve onlar için faydalı neticeler versin, Fakat eskisi

gibi değil"17 sözleriyle yabancı sermaye karşısında esnek bir tutum aldığını belirtmişti. Atatürk'ün yabancı sermaye konusundaki düşünceleri de Amerikalıları etkilemişti. Bu arada, Atatürk'ün 1 Mart 1923 tarihinde TBMM'sinin dördüncü toplantı yılını açarken yaptığı konuşmada" Demiryolu ve limanlar ve buna benzeyen ihtiyaçlarımız arasında bulunan büyük kuruluşların yeniden yapılması ve işletilmeleri konusundaki siyasetimiz, şimdiki ve gelecekte oluşacak kanunlarımıza uymak ve bu konularda kabul ettiğimiz milli prensiplere uygunluk sağlamak şartları ile başvuracak yabancı sermayeleri memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut kuruluşların sözleşme şartnamelerine karşılıklı olarak uymak, gerek bu kuruluşların gerek ülkemizi yararı için şarttır."18 sözleriyle yabancı sermaye açık oldukları düşüncesini netleştirmekte idi 19. Bu sözlerden cesaret alan, Amiral Chester, 1922 yılı başlarında aralarında iş adamları bankerler, gazeteciler bulunan bazı kişilerin desteğini almayı başardı. Bu kişilerden biri de geniş bir iş adamı çevresi olan kanadalı K. E. Clayton Kennedy idi. Şirketin ismi eskiden olduğu gibi Ottoman Amerikan Development Campany olmuştur. Şirketin Genel Müdürlüğüne'de Panama Kanalı yapımında büyük üne kavuşmuş

17. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, Ankara, T.T.K.Basımevi, 1989, s. 113

18. Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisini Açış konuşmaları, TBMM Kütür, Sanat ve Yayın kurulu Yayınları, Ankara, 1987, s. 106.

19. Selim İlkin, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi, Chester Demiryolu Projesi", Bildiriler ve Tartışmalar, Ankara T.İş Bankası Kültür Yayınları, 1984, s. 757.

olan E. General George Goethals atanmıştır. Şirket temsilciliğini de Kennedy üstlenmiştir 20.

Ortadoğu'da yeni bir Amerikan politikasının gelişmesi bakımından büyük önem taşıyan Chester Projesi'nin 8 Nisan 1923'de T.B.M.M.'i tarafından onaylanan imtiyaz sözleşmesi 4.400 km. uzunluğunda demiryolu döşenmesini ve üç de liman yapılmasını öngörmekte idi.

Proje'de yer alan hatların güzergahı:

1- Mevcut Anadolu Demiryolu'nun Ankara'dan Sivas'a uzatılması ve oradan da bir şube hattıyla Samsun'a bağlanması,

2- Sivas'tan Harput, Ergani, Diyarbakır ve Bitlis'ten üzerinden, Van Gölü'nün kuzey ve güney sahilinden Van'a ulaşacak bir hat inşa edilmesi,

3- Sivas, Harput, Diyarbakır hattı uzatılarak Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye ulaştırılması ; Bitlis ve Van'a bir şube hattı döşenmesi,

4- Samsun, Merzifon, Sungurlu üzerinden Ankara'ya bir hat yapılması,

5- Sivas'tan Erzurum'a bir hat döşenmesi ve oradan da Beyazıt ve Kars'a kadar uzatılması,

6- Sivas ve Süleymaniye Hattı üzerinde yer alan Musul bölgesinden, Yumurtalık'a bir hat döşenmesi,

7- Harput'tan başlayarak Ceyhun Vadisinden Yumurtalık Körfezi'ne bir başka hattın yapılması planlanmıştı 21.

Chester Projesinde yer alan bütün hatlar 1,435 m. genişliğinde ve İmtiyaz Sözleşme'inin kesinleştiği tarihten itibaren 99 sene olacaktı. Bu süre içinde demiryolu hatlarının çevresindeki bütün maden ve petrol kaynaklarının işletilmesi imtiyazına da sahip olacaklardı. Demiryolu ve limanların işletilmesi hakkı da ayrıca aynı süre içinde Amerikalılara bırakılmıştı. İmtiyazlı şirkete Türk özel sermayesinin de azami % 50 oranında ortak olması öngörülmüştü. Şirket oldukça sınırlı tutulan bir vergi yükümlülüğünü de üstlenmişti 22.

O güne kadar Anadolu'da bu kadar geniş çapta bir demiryolu hattı yapımı, bir başka imtiyaz anlaşmasında yer almamıştı. Bu işin Amerikan sermayesine ve Amerikan mühendislerine verilmesi de Ortadoğu'da Amerikan politikasının bir dönüm noktası olmuştur.

Chester imtiyazı yalnız demiryolundan ibaret değildi. Bağdat Demiryolu'nda olduğu gibi, Türk Hükümeti imtiyaz sahiplerine, yatırım yapacak olanlara başka yararlar sağlamakta idi. Chester'e kilometre garantisi verilmemişti ama müteşebbislere yapılacak hatların her iki tarafında yirmişer km. genişliğinde uzanacak şeritler

21. Bkz; Şarkı Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i İbtidaiye, Mukavelename-i Easiye, Mukavelename-i Mezile Şartname Layihaları ile Esbab-ı Mucibesi, Ankara, Yenigün Matbaası, 1339, s. 1-52.

22. Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, Ankara Savaş Yayınları, 1982, s. 27.

içinde kalan, petrol de dahil maden kaynaklarının işletilmesi tekeli verilmişti. Böylece Cumhuriyet Türkiye'sinin madenleri ipotek altına alınmıştı. Ayrıca, demiryolu yapımı ve madenlerin işletilmesi ile ilgili tesisler için de imtiyaz verilmişti. Sözgelimi, petrol kuyularının geliştirilmesi için boru hatları döşenebilecek, barajlar ve hidroelektrik santralleri kurulabilecekti. Bunların yanısıra Samsun ve Yumurtalık Limanları yapılacaktı 23.

Bunları dışında demiryolunun geçeceği istasyonların ve öteki tesislerin kurulacağı limanların yapılacağı araziler Türk Hükümeti tarafından kamulaştırılarak bedelsiz olarak Ottaman-Amerikan Develpment Kampany Şirketi'ne imtiyazın süresi boyunca (99) yıl devredilecekti. İnşaat için gerekli olan kum, çakıl ve taş hiçbir bedel yada kira ödenmeden ocaklardan çıkarılacak; Kereste yine aynı şartlarla devlet ormanlarından sağlanacaktı. O.A.D.K. şirketi birçok vergiden muaf tutulacağı gibi, şirket tarafından yapılacak demiryolları ve limanlarla, ana sermaye ve bunun gelirleri de her türlü vergiden muaf olacaktı 24.

Görüldüğü gibi, her ne kadar, 99 yıllık imtiyaz isteğinde Kilometre Garantisi istenmeyişi avantajlı görünen tarafı ise de, işin gerçeği, hatların geçeceği yerlerin iki yanında 20 şer kilometre yerlerdeki bilinen ve bilinmeyen işletilmesi imtiyazında, aranılan madenin petrolün ta kendisi olması idi.

23. Edward Mead Earyle, a.g.e., s. 364, 365.

24. Şarkı Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename..., s.

Türkiye'nin kalkınmasında oynayacağı büyük rol nedeniyle fazla eleştiriye uğramayan proje ile ilgili tartışmalar anlaşma çerçevesinde kalmıştır. O günlerde Türkiye'de yerrattığı havayı Ahmet Emin Yalman şu şekilde belirtmiştir:

"... Amiral Chester'in Amerika'da çok önemli bir şahsiyet olması, kurduğu Osmanlı - Amerikan gelişmesirketinde nüfuzlu adamlarının ve bu arada Panama Kanalı'nı yapan meşhur General P.V. Golthals'ın yer alması Herkesde bir güven yaratmıştı. Lozan müzakereleri sırasında Amerikan Hükümetinin Chester Grubunu destekler gibi görünmesi ve grubun ciddiliği hakkında hiçbir taraftan itiraz sesi yükselmemesi Amerika'nın Türkiye'nin iktisadi geleceğine ilgi duyduğu yüzlerce milyon dolarlık sermaye akıtacağı ve Avrupa emperyalizminin oyunlarına karşı bizim güçleneceğimize şüphe bırakmamıştı. Hele Avrupa devletlerinin iktisadi istekleri yüzünden Lozan'daki barış görüşmelerine ara verildiği bir dönemde Amiral Chester Grubunun oynadığı rol Türkiye için cansımdıgıgibi görünüyordu" 25.

Görüldüğü gibi, anlaşmanın Türkiye yönünden önemini herşeyden önce, bu proje dolayısıyla sağlanacak A.B.D. desteğini diğer tarafa karşı, özellikle İngiltere ve Fransa'ya karşı kullanarak, Barış Konferansı'nda yalnızlıktan kısmen de olsa kurtulmak olduğu belirtilmekte idi. Ayrıca, İngiliz işgali altında bulunan ve petrol rezerv ve işletmeleri bakımından çok önemli bir bölge olan Musul'un tekrar Türkiye sınırları içine

25. Ahmet Emin Yalman, Yakın Tarihde Gördüklerim ve Geçirdiklerim 1922-1944, C. III , İstanbul, Yenilik Basımevi, 1970, s.53.

alınması konusunda Amerikan desteğini alınabilecekti. Projenin Türkiye açısından önem verilmesinin altında yatan gerçeklerden bir diğeri de Türkiye'nin Yabancı sermayeye açık olduğunu göstererek kapitülasyonların kaldırılması konusu kolaylaştırmaktı.

Sonuçta, "Ottaman-Amerikan Development Company" ile T.B.M.M. Hükümeti arasında imzalanan "Şarkı Anadolu Demiryollarının İnşasına Dair Anlaşmalar" 8 ve 9 Nisan 1923 günlerinde T.B.M.M. tarafından müzzakere edilip onaylanmıştır 26. Türkiye'nin anlaşmayı biran önce onaylamasının nedeni, Standart Oil'in Musul'da 1912 yılında kurulmuş olan "Türkish Petroleum Company" (T.P.C.) nin ortaklık görüşmelerine başladığını öğrenmesi durumunda, Amerikan desteğini tutabilme çabasının darbe yemesine engel olmaktı 27.

Lozan Görüşmelerinin Chester Projesine Etkisi:

Lozan görüşmeleri sırasında, A.B.D.'nin desteğini alacaklarını uman Türk Hükümeti yanıldığını kısa sürede görmüştür. İngiliz Heyeti Başkanı Lort Curzon'un Türkiye ile A.B.D.'nin birlikte hareketini önleyen stratejisi başarı kazanmıştı. İngilizler gündeme azınlıklarla ilgili sorunları getirmişlerdi. Böylece A.B.D.'nin özellikle Ermenilerle ilgili dileklerini açıklamalarını sağlamışlardı. Bu beklenmedik gelişmelerden şaşırarak Türk delegelerinin aldıkları ilk önlemlerden biri de

26. Vakit Gazetesi, 10 Nisan 1339, s.1, Kanun metni için bkz., Düstür, III. Tertip, Cilt 4, s. 29-31.

27. Selim İlkin, a.g.m., s. 751.

Ankara'dan Chester projesiyle ilgili görüşmelerin kesilmesini istemek olmuştur. Fakat Konferansın ileri aşamalarında İngiltere'nin Musul'la ilgili açıklamaları, A.B.D. İngiliz yaklaşmasını bozmuş, Konferansın geri kalan süresinde, Türk ve Amerikan delegeleri arasında belli bir yakınlaşma yeniden sağlanmıştır.

T.B.M.M.'de Projeye İlgili Tartışmalar:

Proje ile ilgili TBMM' de çok çeşitli görüşler ileri sürmüşlerdir. Görüşlerini bildiren millet vekillerinin hemen hepsinin, ülkenin hızla kalkınması için demir yolları yapımının gerekli olduğu yolunda aynı düşüncede oldukları ve Chester projesi gibi büyük çapta bir proje ülke kalkınması için bel bağladıkları dikkat çekicidir. Nitekim; Nafia Vekili Fevzi bey, TBMM'de yaptığı bir konuşmada demiryolu olmadan ülkenin kalkınamayacağını şöyle anlatmıştır. " Bu asırda Şimendifersiz terakki ve tekamülü iktisadi olamayacağı müselmem bir hakikattir" 28. İcra vekiller Heyeti Başkanı Rauf (Orbay) Bey ise demiryollarının önemini ve neden imtiyazlı bir şirkete verildiğini şöyle açıklamıştır: "Herşeyden önce memleketin iktisadiyatını, islah ve tezyidetmeye mecburuz Bunun (eleifbaşı) şimendiferdir Bu noktai nazardan şimendiferlerimizi behemahal yapmak lazımdır...biz yapabilecek bir hal ve vaziyette isek her türlü fedakarlığı yapalım yapalım, fakat kanaati şahsiyem bugün için bizim kabiliyetimiz yoktur. Malumat noktai nazarından kifayetimiz yoktur "29.

28. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.I., s. 482.

29. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.I., s. 490.

Cumhuriyetin geleceği ulaştırmanın, dolayısıyla demiryollarının gelişmesine bağlı olduğu yöneticiler tarafından sık sık vurgulanmakta idi. Ancak demiryollarının istenilen seviyeye çıkarılabilmesi çözülmesi gereken büyük bir problemdi. Ülke henüz savaştan çıkmış ve her alanda reforma ihtiyaç gösterirken demiryolu gibi tecrübe ve sermaye gerektiren bir ulaşım aracı nasıl yapılacak ve nasıl işletilecekti. Gerçi, dışardan borç para alınarak işin altından kalkılabilirdi. Fakat henüz Duyunu Umumiye'nin borçlarını ödemek zorunda kalan bir devlet için bunu düşünmek, geçmişte yaşanan acı deneyimler gözönüne alındığında oldukça zordu. Bunun için ilk akla gelen çözüm yolu yabancı sermaye ve deneyimlerden yararlanmak olmuştur.

T.B.M.M.'de söz alan konuşmacılar demiryolunun gerekliliği yolunda söz alarak Chester Projesi'ni desteklediklerini belirten çeşitli görüşler ortaya koyarken, eleştiriler de dikkat çekicidir. Bu eleştirilerin ortak özelliği Projeye karşı değil, anlaşma şartlarına karşı olmasıdır. Bu eleştirilerden biri imtiyaz süresinin 99 sene gibi çok uzun bir olması ve teminatın çok düşük tutulmasıdır. Bu konuda söz alan Emin Bey (Erzincan) kısaca durumu şöyle özetlemiştir: "Bugün müddeti imtiyazı takmil Avrupa'da tetkik edelim Efendiler oralarda verilen müddeti imtiyaz azami 44 senedir Halbuki burada 99 sene müddetle imtiyaz veriyoruz, eğer buna kredi diyecek olursak bu bizim için pek de nafi ve muvaik şerait değildir... Nafia Vekaletinin kendi ifadesine göre 500 milyon lirayı bulan bir inşaat için depozito için vermiş oldukları para ancak 80 binde birdir" 30.

Eleştiriyeye uğrayan diğere bir konu da, Demiryolları için kömür ithali, üstelik on yıl için gümrüksüz ithalin yanlış olduğu belirtilerek, yerli kömürün kullanılmasının teşvik edilmesi gerektiği konusuna dikkat çekilmiştir. Bu konuda Tunalı Hilmi Meclis'deki şu sözleri oldukça önemlidir:

"Deniliyor ki şirket miktar ve fiyat itibariyle memleket dahilinde ihtiyacata kafi derecede kömür bulamadığı takdirde imtiyazına dahil bulunan hududu işletmek için on sene müddetle hariçten bilaresim, gümrük vermeksizin kömür getirtebilir ... bilakaydüşart memleket dahilinde mevcut kömürleri, ocakları, kumpanya ne yapacak işletecek, istihsalatına mukabil istihlakatını da oradan yapacaktır... Arkadaşlar şirket bir rapor gönderiyor Zonguldak'ta miktarı kafi kömür yoktur. Lakin görülen birşey olduğu için şirket mümkün değil bize yutturamıyor. Fakat arkadaşlar diğere bir rapor gönderiyor. Zonguldak kömürü veya falan ocağın kömürleri katiyen bu lokomotiflerde veyahut şu işlerde kullanılamaz diye. Hariçten getirmek isteyeceği kömürleri bu surette celbe muvaffak oluyor" 31.

Projeye dikkat çekilen diğere bir nokta da tarifelerin çok yüksek olmasıydı. Özellikle kilometre başına konulan ücret ülkenin uzak yerlerini etkileyebileceği, Çünkü kilometre arttıkça masrafın da artacağı için uzak yerlerdeki ürünlerin çürümeye terkedileceğini vurgulanmıştı 32. Bütün bunların yanısıra Chester Projesi

31. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C. I., s. 498.

32. T.B.M.M. Zebıt Ceridesi, C.I., s. 500-501.

hakkında tartişılan konuların biri de dar hat, geniş hat sorunu olmuş ve. hatların dar olarak yapılması Meclis'de eleştiriye uğramıştır 33.

T.B.M.M.'deki görüşmelerde dikkati çeken konulardan biri Chester Projesi'sinden herkesin ortak beklentisi: lke savunmasının güçlenecek olmasıdır. Diğeri de iç siyaset bakımından demiryollarına duyulan gereksinimdir. Bu konuyu Rauf Bey "Memleket halkının birbirini ğrenebilecek bir hale getirmekten başka çare yoktur. Bunu şimendifer sağlayacaktır"34 sözleriyle çok net bir şekilde ortaya koymuştur.

Görüşmeler sırasında yer alan çok önemli bir gelişme de izmit milletvekili Sırrı (Benlioğlu) Bey'in maden imtiyazını 99 sene bir şirkete verilmesinin anlamını sorarken "Devletleştirmeden" söz etmesiyle ortaya çıkmıştır. İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) Bey'in konu hakkındaki açıklaması şöyle olmuştur:

"Bir memlekette ve ona göre teşkilat vücudunda getirilmedikçe kolay kolay tatbiki kolay olan şeyler değildir ... Bir memlekeyyeyiz ki devletleitmek usulü ki , yani kommizmden bir adım geride olan usulü henüz kabul etmemişizdir. ve memleket teşkilatını ona göre yapmamıştır... Yalnız Zabıta Devleti manasını ifade eden bir memlekette madenleri devletleştirme usulüyle idare etmek, onları hiçbir gün kullanmamak manasını ifade eder... Bu madenleri devletleştirmek imkan ve ihtimali,

33. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.I., s. 493-494.

34. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.I., s. 492.

bizim memleketimizin bu günkü teŐkilatıyla, Teşkilatı Esasisiyle, mümkün değildir" 35.

icra Vekilleri Heyeti Reisi Rauf Bey, DevletleŐtirme konusunda kendisinde cevap vermesi gerektiğini dŐnerek: "DevletleŐtirme tatlı bir ifadedir. Fakat tatbıkatta binnetice darlacezeye inkılabediyor" Türkiyenin imtiyazlı Şirketlerin kendisiyle görüŐmeye zorladığı bir sırada "DevletleŐtirme" deyiminin yarattığı yankılar dikkat çekici olmuştur.

Anlaşmanın Feshedilmesi

Anlaşmanın T.B.M.M.'nde onaylanması, İngiltere ve Fransa'nın büyük tepkisine neden olmuştur. İngiltere Musul Petrolleriyle Samsun limanı inşaatının, Fransa ise Sivas-Samsun demiryolları ile ilgili imtiyazların bu anlaşma ile bozulduğunu ileri srmŐtr. Anlaşma İngiliz Avam Kamarası'nda ve Fransız Kabinesi'nin bu konuya ayrılmış özel gündemli toplantılarında görüŐülmüŐ ve Türkiye ve A.B.D. sert bir dille kınanmıŐtır. Hatta İngiliz ve Fransız basınında Türkiye'ye savaş açılmasını isteyen görüşler yer almıştır 36. 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan görüşmeleri bir anlaşma ile sonuçlanmıŐtı. Chester Projesi'nin gerçekleşmesi için yaŐamsal önemi olan Musul sorunu, ilerideki görüŐmelere bırakılmıştı. Güçlü Amerikan Petrol Konsorsium'u Standart Oil'in, T.P.C. ile başlattığı görüŐmelerde büyük gelişme sağlanmıştı. Bu ortam içinde, Kennedy'nin proje için

35. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.I., s. 511.

36. Selim İlkin, a.g.m., s. 777.

aradığı mali desteği bulması zorlaşmıştı. Nitekim, projeyi benimser gibi görülen Amerikalı sermayedarlar gitgide ilgilerini kesmeye başlamışlardı. bunu üzerine, Chester Gurubu' elindeki imtiyazı, 29 Ağustos 1923'te 300 000 dolar ve bu işten elde edilecek karlardan % 10 oranında bir paya karşılık bir Kanada Gurubu'na satmıştır 37. Kanadalı ortaklar şirketin kontrolünü bu şekilde ele geçirdikten sonra, Chester'e bir miktar tazminat verip ihraç edince, ortada Chester'siz bir "Chester Projesi" kalmıştır.

Daha sonra, Amerikalı ortakların en güçlülerinin şirketten üzerine Kennedy, İsviçre, Fransa ve Ortaklar aramaya koyulmuştu. Fakat sonuç alamayınca proje'nin öngörülen sürede başlaması gecikti. Kennedy'nin geçen altı ay içinde müracaat etmesini bekleyen Türk Hükümeti bundan rahatsızlık duymaya başladı. Bunun üzerine Şirket Samsun'da bazı çalışmalar başlatarak oyalama yoluna gitmesi bir işe yaramadı ve Hükümet 18 Aralık 1923'de anlaşmayı feshetti 38. Böylece, yeni Türkiye'nin Yabancı sermayeye bu ilk açılma teşebbüsü sonuçsuz kalmıştır.

Sonuçta, Hükümetle Ottomann-Amerikan Development şirketi arasında imzalanmış olan 29 Nisan 1339(M. 1923) tarihli sözleşme hükümlerine uyulmamış olduğundan bu sözleşme hükümetce feshedilmişti. Sözleşmenin fesinden sonra 50 bin lira tutarındaki teminatın Hükümet geri almaya çalışmışsa da şirket bunu yanaşmamış ve iş yargıya intikal etmişti. Muhakeme hükümet yararına sonuçlanmış ve bu konudaki karar kesinleşmiş olduğundan teminatı veren

37. A.Emin Yalman, a.g.e., s. 55.

38. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C. I, s. 443.

bankaya (Banca Commerciale Italiana) bildirilmiş ve banka 50 bin liranın ödenmesi kararına uymuştur 39.

3. 1925 Demiryolu Kongresi'nin Demiryolu Politikasının Belirlenmesindeki Etkisi

Cumhuriyet Hükümeti ülkeyi kalkındırmak için yaptığı ilk işlerden biri, demiryolu politikasını belirlemek olmuştur. Bu amaçla daha Cumhuriyetin ilk yıllarında 25 Temmuz-2 Ağustos 1925 tarihleri arasında bir "Demiryolu Kongresi " toplamıştır 40. Nafia Vekaleti'nin girişim ve daveti üzerine gerçekleşen Kongre'ye Nafia Vekili ve İstanbul Mebusu Süleyman Sırrı Bey Başkanlık ederken, diğer üyeler olarak; Anadolu-Bağdat Demiryolları Fen Mühendisi Mösyö Böliger, Mühendis Mektebi Müdürü Nuri Bey, Ankara-Sivas ve Samsun Demiryolları Müdürü Umumisi Cevdet Bey, Demiryollar Müdürü Umumisi Ziya Bey, Umuru Ceriye Reisi Tefik Bey, Ankara- Sivas İşletme ve İnşaat Müdürü Aza Bey, Şark Hattı Nafia Ser Komiseri Muhtar Bey, İzmir Demiryolları Nafia Ser komiseri Razi Bey, Ahmet Asım Bey, Kongre Katibi Kenan Bey yer almışlardır.

Görüldüğü gibi, o sırada demiryolları konusunda yöneticiliğini ve bazı demiryollarının işletmeciliğini

39. Bayındırlık İşleri Dergi, Sayı 1 (Ağustos 1938), s. 122.

40. Kongre hakkında geniş bilgi için bkz: " Ankara'da 25 Temmuz 1341 Tarihinde Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey Efendi'nin Riyaseti Altında Toplanan Demiryollar Kongresi'nin Mukarreratı ve Zabıtnameleri," Demiryollar Mecmuası, (1 Eylül 1341), s. 201-202.

yapan, görev başındaki uzman kadro kongreye çağrılmıştı. Kongrenin toplanma amacı, ülkenin ihtiyacı olan demiryollarının hızla ve az masrafla inşa edilmesini sağlamak için izlenebilecek yöntem ve uygulanacak tekniğin saptanması idi. Başka bir yorumla kongre şu iki konudan biri hakkında karar vermek için toplanmıştı: Çok masrafla güçlü, yani ağır lokomotiflerin ve büyük trenlerin hareketina uygun hatların yapılması ya da, geleceği düşünmeyerek, bu günkü ulaştırmayı sağlayacak güçte hatlar yaparak aynı harcama ile mevcut hatların uzatılması.

Kongre Nafia Vekili Sırrı Bey'in Konuşmasıyla açılmıştır. Sırrı Bey bu konuşmasında ülkenin gelişmesi ve iktisadi hayatında demiryollarının çok önemli bir yer tutduğunu belirttikten sonra, demiryollarının hızla ve az masrafla inşası için karar vermek üzere özellikle demiryolu yapan ve bu alanda ülkeye hizmet etmiş kişileri bu kongrede bir araya getirdiklerini belirtmiştir. Günlerce süren toplantılarda özellikle tartışılan konular şunlar olmuştur. 1-En düşük mil yarıcısının saptanması; 2- Platform arzının saptanması; 3- Ahşap traversler; 4- Ray tipleri; 5- Azami hız; 6- Yeni hatlarda büyük ve küçük atolyelerin açılması ve yerlerinin kararlaştırılması; 7- Lokomotif çeşitleri; 8- Vagon çeşitleri; 9- İşletme Teşkilatı.

Kongreye 30 Temmuz günü katılan İsmet Paşa inşa edilmekte olan hatlar ile yapılması istenen hatların inşasının hız kazanması için alınması gereken önlemler ve yöntemler konusunda Kongre Heyeti'nden gerekli bilgileri almıştır. Bu gelişme Cumhuriyet Hükümetinin Demiryolu işine ne kadar önem verdiğini göstermesi bakımından ilginç bir örnektir. Sonunda, Demiryolu Kongresinde, Teknik konular dışında Cumhuriyet'tin demiryolu Politikasına ışık tutacak şu

kararlar alınmıştır; a). Yeni yapılacak hatları, bugünkü ekonomik ihtiyacı rahat sağlayacak şekilde inşa etmek gerektiğinde sağlamlaştırmaya para sarfetmeyerek parayı mümkün oldukça yeni hat yapımında kullanmak, ancak, ulaşıma işleri arttıkça ve ağır lokomotiflere gerek duyuldukça hattı kolayca ve zamanı geldikçe sağlamlaştırmak; b). Diğerlerinin yerleri gelecekte kararlaştırmak üzere şimdilik tez elden Kayseri'de bir büyük ve Ankara'da ile Samsun'da birer küçük atölye inşa etmek; c).Ankara'da bir İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi kurulması, ayrıca, ihtiyaca göre oluşturulacak ve yerleri kararlaştırılacak olan işletme Müdüriyet'lerini de İnşaat Müdüriyet'lerinden ayırmak.

Kongre'de alınan bu kararlar o zamanki Hükümetin Demiryolu Politikasına yansımıştır. Böylece, demiryolu politikası herşeyden önce inşa politikasına dayandırılmıştır. Esas amaç ülkede mümkün olduğu kadar hızla demiryolu şebekesini genişletmek olmuştur. Özellikle Kongre'yi izleyen günlerde, mâli zorluklar nedeniyle demiryollarının devletleştirilmesi yerine, satın alma için ayrılacak paralarla demiryolu inşa etmek yoluna gidilmiştir.

C. HÜKÜMETİN DEMİRYOLU POLİTİKASI

Cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının hedefine ulaşan amaçları şu şekilde sıralanabilir:

1. Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak; bu amaca uygun olarak döşenen demiryolları ile, Ergani Bakır işletmelerine ve Ereğli Kömür havzasına ulaşmıştır.

2. Tüketim ve üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlarla iç bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile kurmak; Samsun, Zonguldak ve Mersin limanları demiryolu hatlarıyla iç bölgelere bağlanmıştır.

3. Ekonomik kalkınmayı ülke düzeyine yaymak ve özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak; Bu amaçla demiryolu yapımı Anadolu'nun doğusuna kaydırılmıştır. Demiryolu 1927'de Kayseri'ye, 1930'da Sivas'a, 1931'de Malatya'ya, 1935'de Diyarbakır'a 1939'da Erzurum'a 1946'da Elazığ'a ulaşmıştır.

4. Ülkede ekonomik kalkınmanın yanısıra sosyal kalkınmayı da sağlamak; Demiryolları aynı zamanda bir seyahat ağı olmuş insanların kendi bölgesi dışındaki dünyayı tanımalarını ve yeni geçim yollarını aramalarını sağlarken, belirli merkezlerde nüfus yoğunluğunun artmasını ve yeni merkezlerin oluşmasını kolaylaştırmıştır.

5. Ülkenin birlik ve bütünlüğünü korumak; Türkiye'nin üniter yapısının korunmasına bağlı olarak demiryolu ülke içi güvenliğin sağlanması bakımından da önemli bir araç olarak görülmüştür.

6. Ülke güvenliği bakımından yeterli bir demiryolu şebekesine sahip olmak; Savaşta yeni çıkmış bir ülkenin yaşadığı acı deneyimlerin etkisiyle, Türkiye'de demiryolunun geçeceği güzergahın saptanmasında ekonomik kaygılardan daha çok askeri amaçlar büyük rol oynamıştır. Bu düşünce, güzergahların gereksiz yere uzatılmasına yol açmıştır.

1. İnşaat Politikası

1924 yılında Anadolu Demiryollarının devletçe işletilmesine karar verildikten sonra, hızla demiryolu inşaatına girişilmiştir. 1924-1945 yılları arasında 3.383 km. demiryolu yapılmıştır. Böylece, demiryolu uzunluğu 7.521 km. 'ye ulaşmıştır. Bu demiryollarının ilk yıllarda yapılanları yabancı şirketlere ihale edilmiş, daha sonra yapılanları Türk Müteahhitlere ve kısmen de emanet olarak yaptırılmıştır 41.

Hükümet demiryolu inşaatı için üç ana ilkeden hareket etmiştir. Birincisi ülkenin demiryolu bulunmayan doğu kesimini Orta Anadolu'ya ve Batıya bağlamak için yapılan Ankara - Kayseri - Sivas - Erzurum, Çetinkaya - Malatya - Diyarbakır - Kurtalan, Malatya - Yolçatı - Elazığ - Genç hatları. İkincisi ise varolan birbirinden ayrı şirketlerin yaptığı hatları ağ şekline dönüştüren "İltisak hatları" dır. Afyon-Karakuyu, Fevzipaşa-Malatya, Boğazköprü-Kardeş gediği, Alayunt-Balıkesir hatları. Üçüncüsü ise Orta Anadolu'da gelişen demiryolu ağının limanlara bağlayan hatlardır. Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak hatları gibi.

Demiryolları yapımı sürerken diğer yandan da yabancı sermaye tarafından işletilen edilen hatlar devletleştirilmeye başlanmıştır. Böylece, bütün demiryolları tek bir devlet işletmesi haline getirilmiştir. Bundan sonra, Türkiye'de devlet tarafından ve milli sermaye ile hatların inşasına girişilmiştir.

41. İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi," Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, C. 10, s. 2760

Hükümet Demiryolu inşaat programını uygulamaya 1924 yılında başlamıştı. Amaç mümkün olduğu kadar kısa bir dönemde ülkeyi demirağlarla örmektir. Bu dönemde Demiryolu inşa etmek devlet için çok masraflı bir yatırım olmakla birlikte kenar bölgelerden geçen ve doğudaki dağları yaracak olan demiryolu şüphesiz yakın gelecekte önemli bir yarar sağlamasa da toplum üzerinde sosyal, siyasal ve ekonomik bakımdan önemli sonuçlar vermesi daha önemli olacaktır. Kendi bölgelerinden başkasını tanımayan Türk insanına yeni ufuklar açılacak ve batıyı ve değerlerini tanıma fırsatını yakalayabilecekti 42.

Uygulanmaya başlanan inşaat programı başarıyla yürütülmüş, yeni merkez Ankara batı ve orta Anadolu'ya bağlanmıştır. 1927 yılında bu hat sonradan bir mensucat fabrikasının yapıldığı Kayseri'ye gelmiştir. 1930'da bir başka hat Samsun'a ulaşmıştır. Böylece 1929 yılına kadar ülkenin zırai gelişmesini etkileyen bu hatların sayesinde Türkiye hububat ithal eden bir ülke haline gelmiştir.

1927 yılında Ankara'nın doğusunda Irmak'tan öteye bir kömür hattı inşasına başlanmış Zonguldak'ın zengin taş kömürü havzasını ülkenin iç kısımlarına taşıyacak ve ülke sanayisi için gerekli yakacak ihtiyacını karşılayacak bir hattın inşasına başlanmıştır. Bu hat özellikle demiryollarının yaşaması için çok önemli idi. Çünkü I. Dünya savaşı'nda donanmanın Karadeniz'e egemen olamaması yüzünden istenildiği gibi kömür nakli yapılamamış, lokomotifler odunla işletilmek zorunda kalmıştı. 43 Bu

42. Gotthard Yaschke, "Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Yabancı Nasıl Anlatıyor" Demiryolları Dergisi, C. II, Sayı 132 (1 Şubat 1936), s. 598.

43. Ahmet Onur, a.g.e., s. 58.

hattı, 82 Irmak'tan Çankırı'ya kadar olan kısmı 1931'de, Zonguldak'a kadar olan ikinci kısmı ise 1935 de tamamlanmıştır.

1927 yılında Devlet Fevzipaşa'dan Malatya'ya ve Ergani üzerinden Diyarbakır'a kadar Bakır Hattı adı verilen bir hattın inşasına başlamıştı. Bu hattın Elazığ'a kadar giden bir de şube hattı yaplacaktı. 1931 yılında hattın bir kısmı işletmeye açılmış ve 1935 de hat Diyarbakır'a kadar gelmiştir. Artık, bakır madeni Mersin Limanına kadar getirilip oradan gemilere yüklenebilmiştir.

Böylece, Hükümetler bir yandan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer yandan da ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve ülke savunmasını güçlendirmek için aktif ve tutarlı bir demiryolu politikasını uygulamaya girişmişlerdi. Ülkenin bir baştan diğer başa kadar demiryolu ağına kavuşturmak yönündeki çalışmalar "Bir karış fazla şimendifer" sözüyle başlanmış ve bu söz demiryolu davasının parolası haline gelmiştir.

Atatürk döneminde demiryollarının programı hükümet planı olarak hep devam etmiştir. Açılış törenlerine önem verilmiştir. Afetinan anılarında belirttiğine göre: "Cumhurbaşkanı seyahatlerini beyaz tren ile yapardı. Beyaz trenin geçtiği yerler, şenliklere sahne olurdu. Gece geçilen istasyonlarda bile davul zurnalı, kasaba ve köylerden akın eden kalabalık bir halk grubu tarafından karşılanırdı" 44.

44. Afetinan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetini Birinci Sanayi Planı 1933, Ankara, TTK. Basımevi, 1972, 1972, s. 188.

a. Samsun- Sivas Hattı

Samsun ile Sivas arasındaki yol çok eski zamanlardan beri Anadolu'nun en işlek ve en önemli yollarından biri olmuştur. Başlangıçta bu yol üzerindeki taşımalar, katır ve deve kervanlarıyla yapıldı. Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği zamanında yolun araba geçmesine uygun bir duruma getirilmesine uğraşmış ve bütün vilayet halkı yolda çatıştırılarak 350 km. den fazla, şöse denebilecek bir yol yapılmıştı. Üstünden geçen ulaşıma araçlarının bir zincir oluşturacak şekilde yoğunlaşması ve şösenin güvenliği ilgi çekmiş, burada bir demiryolu inşa etmek için yabancı demiryolu şirketlerinin imtiyaz istemesine yol açmıştır 45.

Demiryolu inşaatı için ilk teşebbüs meşrutiyetten sonra , 1920 yılında Nafia Nezareti tarafından Samsun'a bir Etüt Heyeti gönderilmesiyle başlanmıştır. 1911 senesinde ise inşaat başlanmış ve inşaat 1914 yılına kadar devam etmiştir. Fakat bu süre içinde yetersiz ödenekle işin yarısı yani 32 km. lik kısmı yapılabilmektedir. Bunun üzerine Hükümet 1914 yılında aldığı bir kararla hattın Reji General Şirketi'ne devretmiştir. İşlemler tamamlanmışsa da I. Dünya Savaşı'nın ilanı nedeniyle şirket işe başlamadan çekilmiş ve hat inşaatı tatile girmiştir 46.

45. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafyası (1923-1933), Matbacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.51.

46. Nafia Vekaleti, a.g.e., s.31.

1920 yılında Askeri Demiryolları İdaresi tarafından Samsun'la Havza arasında bir dekovil hattı oluşturmak amacıyla Türk Mühendisleri tarafından bir Fen Heyeti Samsun'a gönderilmiş, fakat bu teşebbüsün de sonu gelmemiştir. Bundan sonra, 1922 yılında Chester tarafından hattın inşası yolunda bir teşebbüs daha yapılmış ve şirket tarafından Samsun'a gönderilen heyet, uydurma bir temel atma töreni yaptırmış fakat bunda da bir sonuç alınamamıştır 47.

Sonuçta, Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol Siyaseti gereğince 1924 senesinde bu hattın inşaatına beşinci kez başlanmıştır. Böylece, girişilen inşaat çalışmaları olumlu sonuç vermiş, 21.11.1927 tarihinde Amasya ve yine 23.6.1928 tarihinde Zile istasyonları işletmeye açılmıştır. Hükümet hattın Turhal ve Sivas arasındaki kısmının bitirilmesini S.I.T. Şirketi'ne vermiştir Fakat bu şirketin sözleşmesi feshedilerek Hükümet tarafından inşaatına devam edilmiş ve 1932 yılı başında bütün inşaat tamamlanarak Samsun , Sivas'a bağlanmıştır 48.

Yukarıda açıklandığı gibi, çeşitli engeller yüzünden bir türlü başlanamayan Samsun-Sivas hattı inşaatının başarıyla tamamlanmış olması bile, Cumhuriyet Hükümetinin demiryollarına verdiği önemi ve kararlılığı göstermiştir 49.

47. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 33,34.

48. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 34.

49. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 34.

Tulü 378 km olan Samsun- Sivas hattı biri Samsun diğeri Sivas olan iki vilayet merkezinden geçmekte idi. Ayrıca güzergah üzerinde Havza, Zile ve Yıldızeli kazaları ile Kavak ve Turhal nahiyeleri bulunmakta idi. Amasya sebze ve Meyve yetiştiriciliği ile, Havza kaplıcalarıyla, Zile Afyon zahire ihracatıyla hat üzerinde canlı birer merkez görünümündeydi 50.

Hattın yakınlarında Tokat vilayeti ile Ladik, Merzifon gibi önemli kazalar da yer almakta idi. Bu güzergah üzerinde önemli madenler de bulunmuştu. Bunlardan birisi, Hacıbayram istasyonu civarında, Çeltik'deki linyitti. Amasya, Merzifon ve civarının yakacak ihtiyacı buradan sağlanmakta idi 51.

Samsun şehrinin önemi ise, Sivas ve hatta Malatya'ya kadar uzanan geniş bir alanın ithalat ve ihracatını sağlayan bir limana sahip olmasıydı. Üstelik Samsun ve Bafra'nın kaliteli tütünleri bu limandan ihraç edilmekte idi 52.

Samsun-Sivas hattının inşası sırasında 37 tane tünel yapılmıştır. Tünellerin toplam tulü 4914 metreyi bulmuştur. Ayrıca çeşitli açıklıklarda 14 tane demir köprü yapılmıştır. Bu köprülerin demir abliyelerinin ağırlığı toplam 836 000 kg. dır. Hat için harcanan para 29 000 000 Tl. olmuştur. Buna göre tulü 378 km. olan

50. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 34.

51. Nafia vekaleti, a.g.e., s. 34.

52. Nafia Vekaleti, a.g.e., s, 34.

hattın her bir kilometresi Hükümete 77 000 TL.na mal olmuştur 53.

Samsun-Sivas Demiryolunun Şube Hatlarının Uzunlukları ve İşletmeye Açılış Tarihleri

Samsun (Gümrük-Kavak)	47, 554 km.	23. 4.1926
Kavak-Havza	38,488 km.	9. 9.1927
Havza-Kayabaşı	59,825 km.	21.11.1927
Kayabaşı-Zile	69,257 km.	23. 8.1928
Zile-Kunduz	61,447 km.	11. 8.1930
Kunduz-Kalın	100,349 km.	31. 8.1932 54.

b. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı

Ankara-Kayseri-Sivas demiryolunun inşası imtiyazı 1892 tarihli bir fermanla Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmişse de uzun yıllar geçtiği halde bu hattın inşasına bir türlü başlanamamıştı 55.

Daha sonra, Bağdat hattı güzergahında değişiklik yapılmış ve imtiyazı yeni bir sözleşme ile yine Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmişti. Bu sözleşmeye rağmen Haydarpaşa-

53. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 34.

54. Servet Zengin, a.g.e., s. 19.

55. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 45.

Ankara hattının Kayseri ve Sivas'a bağlanması ilerideki bir zamana kalmıştı 56.

I.Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar bu hat için birşey yapılmamış ve ancak savaştan önce Hükümet tarafından Ankara'dan itibaren 237 kilometreye kadar olan bölümünün keşfi yaptırılmıştı 57.

I.Dünya Savaşı sırasında bu hattı inşası zorunluluğu kendini hissettirmiş ve 1914 yılı sonunda Ankara-Sivas-Erzurum hattının inşasına başlanmıştı. Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ne kadar Ankara'dan Irmak istasyonuna kadar 72 km. ve 0.60 metrelik bir dekovil hattı döşenmişti. Bu dekovil hat o sırada henüz inşaatı tamamlanmamış olan tünel ve köprülerden veryantla geçmek suretiyle Kurtuluş Savaşı sırasında Yahşihan' a kadar uzatılarak yararlanılmıştır 58.

Ankara-Sivas hattı güzergahı daha önce Hacışefaattli'ye kadar şimdiki hattı izlemek ve oradan itibaren Kaynaksuyu Vadisinden Dedik Bölgesinden ve Sarıhamza Vadisiyle Peyik Beli'nden geçmek ve Karamagara'a uğradıktan sonra Sarayözü ve Çekerek vadileri yönünden Musaköy istasyonunda Samsun-Sivas hattıyla birleştirilmesi kararlaştırılmıştı 59.

56. Nafıa Vekaleti, a.g.e., s. 45.

57. Nafıa Vekaleti, a.g.e., s. 45.

58. Nafıa Vekaleti, a.g.e., s. 45.

59. Nafıa Vekaleti, a.g.e., s. 46.

Ancak, Ankara-Musaköy hattının 137 inci km. sinden sonra Hacışefaathli-Musaköy arasının engebeli olması ve hattın Ankara'dan Sivas'a kadar önemli bir merkeze ugramaması dikkate alınarak güzergah 1925 yılında Cumhuriyet Hükümetince ticari durumu daha uygun bulunarak Ankara-Kayseri-Sivas olarak değiştirilmiştir 60.

1924 yılında hattın yeni şekli uygulanmaya başlandı. 17.4.1925 tarihinde 86'ncı kilometredeki Yahşihan'a , 20.11. 1925 tarihinde 201'nci kilometredeki Yerköy'e, 29.5.1927 tarihinde 380'inci kilometredeki Kayseri'ye kadar ulaşmış olan hat işletmeye açılmıştır 61.

Hattın Kayseri'ye varmasından sonra, Kayseri-Sivas arasının inşaatı Belçikalı S.f.T. Şirketi'ne verilmiş ve bu şirket inşaatın 60 kilometrelik bölümünü bitirmişse de anlaşmanın şartlarını yerine getirmediği için sözleşmesi feshedilmiştir. Mayıs 1928 yılında Hükümet tekrar inşaatı başlatmış ve 129 kilometreden oluşan Kayseri-Şarkışla bölümü 1.2.1930 tarihinde işletmeye açılmış, 20.7.1930 tarihinde ise ray döşenme işi tamamlanmış ve 30.8.1930 Sivas'da yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır 62.

60. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 49.

61. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 49.

62. Nafia Vekaleti , a.g.e., s. 49.

c. Sivas-Erzurum Hudut Demiryolu

Bu demiryolu hattı, Türkiye'nin doğusu ile batısını birleştiren demiryolu güzergahının en önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Hattın önemi, geçtiği bölgelerin çok şiddetli kış koşullarının yaşanması nedeniyle tek güvenli ulaştırma yolu olması idi. Uzunluğu 553 km. olan hattın 1933 tarihinde inşasına başlanmış ve bu iş için 80 milyon TL. para ayrılmıştı 63.

	<u>Uzunluğu</u>		<u>İşletmeye Açılış Tarihi</u>
Sivas-Eskiköy	63 481	km.	19.12.1935
Eskiköy-Çetinkaya	47 935	"	1.11.1936
Çetinkaya-Erzincan	220 417	"	1937/1938
Erzincan-Erzurum	214 857	"	20.10.1939
Erzurum-Horasa	85 361	"	1949/1951 64.

d. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı

Fevzipaşa-Diyarbakır hattı Bağdat Demiryolu'nun Fevzipaşa (Keller) İstasyonundan başlayan ve uzunluğu 505 km. olan bir hattır. Sözleşmesi şubat 1929 yılında imzalanmış olan bu hat, Irmak-Filyos hattındaki şartlarla İsveç Grubuna

63. Hattın inşası için çıkarılan 20 Mayıs 1933 tarihinde 2200 sayılı kanunun metni için Bkz. Düster, III Tetip, Cilt 14, s. 651.

64. Servet Zengin, a.g.e., s.19.

yaptırılmıştır 65. İlk keşiflerinin Nisan 1927'de yapılmaya başlandığı bu hatın güzergahında Maraş, Malatya, Elezığ, Diyarbakır vilayetlerin bulunması ve en önemlisi Ergani gibi bakır madeni bakımından zengin bir havzanın yer alması hattı iktisadi bakımdan oldukça önemli kılmıştı 66.

Bu hat üzerinde çok masraf ve emek harcanmasına neden olan bölümler 141 ile 180 kilometreler arasında yer alan Hamzalar ve Katırbeyli boğazları, 290 ve 315 kilometreler arasında bulunan Basmil yokuşu, Gölcük sahili ve Dicle boğazı idi 67. Hattın inşaatı da tıpkı Irmak-Filyos hattı gibi yönetilmiş ve münakasa (eksiltme) yoluyla girişimcilere ihale edilmiştir 68. Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşaatı için gerekli olan çimento, kereste ray, trevers ve diğer malzemelerin ihracının sağlanabilmesi için Mersin'de büyük bir iskele yapılmıştır. Ayrıca, bu iskeleye dört büyük vinç yerleştirilmiş ve malzemenin korunması için de depolar inşa edilmiştir. 69 Aynı amaçla

65. Nafia Vekaleti , a.g.e., s. 65.

66. Hüseyin Yakup, " Cumhuriyet Bayramınının 10. Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryolculuğumuza Bir Bakış" Demiryollar Mecmuası , sayı 104-205 (I. ve II. Teşrin 1933) . s. 492.

67. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 67.

68. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 67.

69. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 67.

Filyos (Karadeniz) limanında da bir ahşap iskele yapılmış ve iki vinç terleştirilmiştir 70.

Bu hat üzerindeki önemli köprülerden biri uzunluğu 361 metre olan Fırat Köprüsü'dür. Temellerinin inşasında tazyikli hava yöntemi kullanılmıştır. Fırat üzerinde ayrıca hizmet yolu köprüsü de inşa edilmiştir. Bunlardan başka, hat üzerinde daha bir çok büyük açıklıklı betonarme ve kargir köprüler , yüksek bir çok viyadük de yer almıştır. Demir köprülerin toplam açıklığı 120 metre, 5 ile 20 metre açıklığındaki kargir köprülerin toplam açıklığı 384 metre, açıklığı 20 metreden büyük olan kargir ve betonarme büyük köprülerin açıklıklarının toplamı 420 metreyi bulmuştur. Bunkarın yanısıra, açıklıklarının toplamı 404 metre olan Kargir ve Betonarme viyadükler inşa edilmiştir 71. Ayrıca, hat üzerinde toplam 5437 metre uzunluğunda tünel açılmıştır 72. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı inşaatı tamamlanarak 20 Kasım 1936'a işletmeye açılmıştır 73.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolunun Şube Hatları, Uzunlukları ve İşletmeye Açılış Tarihleri:

70. Hüseyin Yakup, a.g.e., s. 492.

71. Nafia Vekaleti , a.g.e., s. 69, 74.

72. Nafia Vekaleti , a.g.e., s. 69.

73. Ahmet Onur, a.g.e., s. 58.

Fevzipaşa-Gölbaşı	137,800	Km.	9. 9.1929
Gölbaşı-Doğanşehir	54,014	"	1.11.1930
Doğanşehir-Malatya	56,745	"	23. 4.1931
Malatya-Malatyşehir	2,964	"	29.10.1944
Malatya-Fırat	32,536	"	1. 2.1932
Fırat-Yolçatı	62,313	"	10. 8.1934
Yolçatı-Maden	75,950	"	30. 8.1935
Maden-Diyarbakır	82,650	"	22.11.1935
Diyarbakır-Kurtalan	159,350	"	29.10.1944 74

e. Irmak-Filyos Hattı

Irmak-Filyos hattı, Ankara – Sivas hattının Ankara'dan itibaren 70.inci kilometresinde yer alan Irmak istasyonu ile Karadeniz sahilinde yer alan Filyos arasında 391 kilometre uzunluğunda olmak üzere inşa edilmiştir. Hattın inşası İsveç grubuna verilmiş ve inşaat 12 Kasım 1935'de tamamlanarak işletmeye açılmıştır 75.

Irmak-Filyos hattının Filyos yönündeki bölümü Filyos vadisini izlediği için gerek hattın inşası gerekse, nehir yönünün sağlaştırılması çalışmalarında olağanüstü çaba harcanmıştır. Bu nedenle Filyos yönünde inşa edilen bölümlerden dördüncüsünün her kilometresinin maliyeti 250 000 lirayı bulmuştur 76. Filyos tarafında şimdiye kadar yapılan bölüm üzerinde toplam uzunluğu 4150

74. Servet Zengin, a.g.e., s. 18.

75. Ahmet Onur, a.g.e., s. 58.

76. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 79.

metreyi bulan 29 tane tünel yer almıştır. Ayrıca, bu bölüm üzerinde, kargir, demir veya betonarme olmak üzere önemli birçok köprü inşa edilmiştir 77. Daha az engebeli olan Irmak yönünde ise, toplam uzunluğu 4050 metre tutan 4 tane tünel inşa edilmiştir.

1927 yılından 1931 martına kadar üç buçuk yıl içinde bu iki hatta yapılan toprak çalışmalarında dokuzbuçuk milyon (9. 500. 000) metre küp toprak taşınmıştır. Ayrıca, kayaları parcalamak ve dağları yarmak için 380 000 kg patlayıcı madde kullanılmıştır. İnşaatin en yoğun çalışıldığı dönemde günde 8000'e yakın lağım atılmıştır. Aynı süre içinde toplam 360 000 metreküp beton, kargir ve betonarme inşaatı bitirilmiş, bunun için bir milyon çuval kadar çimento ve kireç kullanılmıştır. Hattın inşaatında, Her gün, 5 000 ile 18 400 arasında işçi çalıştırılmıştır. Malzemenin kolayca taşınması için önce hizmet yolları hazırlanmış, sonra bu yol üzerindeki taşıma işi için deve, at, merkep gibi hayvanlardan başka kamyon ve otomobiller de kullanılmıştır 78.

f. Kütahya-Balıkesir Hattı

Bu hat Eskişehir- Konya hattının Alayunt istasyonuna bir şube hattı ile bağlanan Kütahya'dan başlayarak Balıkesir'e uzanan hattır. Uzunluğu 252 km. olan bu hattın Kütahya ile Tavşanlı'ya kadar olan bölümünün etüt çalışmaları Hükümet Mühendisleri tarafından yapılmıştır. Hattın inşaatı ise Yulyus Berger Şirketi tarafından

77. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 80,81.

78. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 81,82.

gerçekleştirilmiştir 79. Balıkesir yönünde başlayan inşaat, 1928 yılında Balıkesir ovasında meydana gelen su taşkınının verdiği zarar nedeniyle gecikmeye uğramıştır. Kütahya yönündeki inşaat ise hızla ilerlemiş, 1928 yılında Kütahya Tavşanlı arasındaki inşaatın ray döşemesi tamamlanarak 2.9.1928 yılında işletmeye açılmıştır. 11.3.1930 yılında ise Tavşanlı-Değirmensaz arası ve şubat 1931 yılında da Kütahya -Balıkesir hattının inşaatı tamamlanmıştır 80. Bu hattın Balıkesir bölgesi dışında kalan bölgelerindeki arazi çok engebeli olduğu için inşaatı için harcanan para 33 000 TL yi bulmuştur. Bu durumda her kilometresinin asgari maliyeti 111 000 lira olmuştur. Çünkü hattın yapımı için toplam 996 metre demir köprü inşasına ve toplam uzunluğu 6162 metreyi bulan 37 adet tünel açılmasına gerek duyulmuştur 81.

Kütahya-Balıkesir demiryolu iktisadi açıdan bölgenin gelişmesine önemli katkısı olmuştur. Balıkesir yöresinin zeytinini ve zeytinyağını İç Anadolu'ya ulaştırmış ve Kütahya yöresinin krom madenini ve orman ürünlerinin diğer bölgelere taşınmasını sağlamıştır. Ayrıca, bu hat ile yörede yetişen hububat, meyve ve sebze diğer bölgelerde kolaylıkla alıcı bulabilmiştir 82.

79. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 89.

80. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 91,92.

81. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 92.

82. Hüseyin Yakup, a.g.e., s. 526-529.

g. Ulukışla—Boğazköprü Hattı

Bu hat Bağdat hattının Ulukışla istasyonundan üç kilometre öncesinden başlayarak Ankara-Kayseri hattının 263'üncü kilometresinde yer alan Boğazköprü istasyonunda sona ermiştir. Toplam uzunluğu 174 km. olan hat, Ankara-Sivas hattı ile Bağdat hattını birbirine bağlamıştır. Böylece en kısa yoldan Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlamıştır. Bu hattın inşaatı (Kütahya-Balıkesir hattıyla birlikte) Yulyus Berger Konsorsiyumu tarafından yapılmıştır. Her iki hattın inşaatı için aynı koşullarla, 15 Haziran 1927'de bir sözleşme imzalanmıştır. İnşaata sözleşmede yer aldığı gibi Kütahya hattı inşaatından altı ay sonra başlanmıştır 83.

Her iki hat için 65 000 000 liralık kredi ayrılmıştır. Ancak, Kütahya-Tavşanlı ve temdidi demiryolunun Bandırma-Soma hattıyla Susıgırlık istasyonu yerine, Balıkesir istasyonunda birleştirilmesinin tercih edilmesi keşif bedelini çok artırmış olduğundan ayrılan kredinin her iki hatta yetmeyeceği anlaşılmıştır. Bu nedenle Konsorsiyum ile yapılan bir sözleşme ile Kütahya-Balıkesir hattının tamamının ve Ulukışla-Boğazköprü inşaatının da kredinin elverdiği ölçüde inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Daha sonra, kredinin tamamının harcandığı anlaşıncaya Konsorsiyum tarafından 15 ekim 1930 tarihinde inşaata ara vermiştir. Bu tarihe kadar inşaatın 99 kilometresine kadar gelinmiş ve 99 ile 125 kilometreler arasında ise inşaata başlanmıştır. Hattın 125 kilometreden sonrası ise Foks Şirketi tarafından tamamlanmıştır 84.

83. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 99.

84. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 100.

Ulukışla-Boğazkörü inşaatı sırasında 10 tanesi demir köprü olmak üzere 412 tane köprü yapılmıştır. Arazi genellikle düzlük olduğu için tünel açılmasına gerek duyulmaması maliyeti oldukça düşürmüş diğer hatlara oranla daha ucuza mâl olmuştur 85. Bu hat Anadolu'nun kuzeyindeki hatları güneydekilerle birleştirmek ve Akdeniz ile Karadenizi en kısa yoldan birbirine bağlamak görevini yerine getiren bir hat olmuştur. Ayrıca Bor, Niğde, Develihisar ile İncesu gibi yerleşim merkezlerinden ve Bor, Karahisar ile Misli ovaları gibi verimli bölgelerden geçmesi iktisadi önemini artırmıştır 86.

h. Samsun Sahil Demiryolu

Samsun-Sivas demiryoluna, Samsun'u iç Anadolu'ya ve oradan da yurdun başka bölgelerine bağlamak ve sarp dağların dibinde, kıyıya sıkışıp kalmış hiçbir yolu olmayan ve iç bölgelerle ekonomik ilişkiden yoksun Karadeniz kent, kasaba ve köyleri bir hat ile Samsun-Sivas demiryoluna Samsun'dan birleştirmek düşüncesiyle başlanmıştır.

Ulusal sermaye yaratmak arzu ve özleminde olan Türkiye'nin, demiryolu yapımı gibi önemli bir mühendislik ve inşaat dalında yerli kaynaklarla, yani yerli bir

85. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 101.

86. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 101.

sermayenin finanse etmesiyle bir örnek yapıt ortaya koyabilmesi ile gelecekte işler yapabilme özlemini, gerçekleştirmeye dönük adım atılması kolaylaşacaktı. İşte bu özlem ve istek, temeli 1924 yılında atılan Samsun-Çarşamba demiryolunun yapımı ile gerçekleşmiş oldu. Böylece, bu demiryolu, Türkiye'de ilk kez yerli sermayenin finanse etmesiyle gerçekleştirilen ulusal yapıt olma onurunu taşımış ve Türk sermayesinin ulusal davadaki simgesi olmuştur 87.

Samsun-Çarşamba-Bafra çizgisinde yapımı planlanan sahil demiryolunun inşaat imtiyazını Samsun'un tanınmış sanayicilerinden Nemlizade Biraderler kazanmıştı. Atatürk, Türkiye'de ulusal sermaye ile ilk kez yapımına başlanan bu demiryolunun inşasıyla özellikle ilgilenmiş ve 21 Eylül 1924 tarihindeki temel atma töreninde bulunmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu inşası için Türk vatandaşlarına bazı kolaylıklar tanınması üzerine 1924 yılında 1.000.000 sermaye ile kurulan Samsun Sahil demiryolları T.A.Ş.'nin kurucu ve hissedarları arasında yabancılara rastlanmamıştı 88. Bununla beraber, 1926'da şirketin idare Meclisi Üyeleri arasında "İtibari Milli Bankası" Genel Müdürü İtalyan vatandaşı Monsieur İtalo Rossi'nin de yer aldığı görülmüştür.

87. Kemal Arı, "Samsun-Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reisi Cumhuriyet Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi," Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 21 (Temmuz 1991), s. 614

88. Borsa Rehberi, 1928, s.29.

Kurtuluş savaşını izleyen yıllarda, demiryolu ulaşım alanında, özellikle, yeni imtiyazlar verme bakımından, Hükümetin özel teşebbüse dayandığını, yerli ve yabancı sermaye arasında da açık bir seçim yapılmadığını, ancak, yerli sermayeyi ona bazı kolaylıklar tanımak suretiyle desteklediğini göstermesi bakımından Samsun Sahil Demiryolunun inşası ilginç bir örnek olmuştur 89.

2. Devlet Tarafından İnşa Edilen Demiryollarının Mâli Kaynakları

Devlet tarafından inşa edilen demiryolları, iç kaynaklarla finanse edilmişti. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri kullanıldığı gibi özellikle uzun demiryolları için iç borçlanmaya başvurulmuştur. Cumhuriyet Hükümetleri ilk istikraza yani uzun vadeli borçlanmaya, demiryolu inşası sırasında girişilmiştir. Gerçekten ilk uzun vadeli borçlanması 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipaşa-Diyarbakı hattı için) istikrazı olmuş, onu da 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas-Erzurum hattı için alınan istikrazı izlemiştir 90.

3. 1923-1949 Yılları Arasında Devletce İşletilen, Yeniden İnşa Edilip İşletmeye Açılan ve Hatların Uzunlukları ile İşletmeye Açılma Tarihleri:

89. A.Gündüz Ökçün, 1920-1930 Yılları arasında Kurukan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara, A.Ü.Siyasal Bilimler Fak. Yayınları, 1971, s.106,107.

90. Memduh Yaşa, Devlet Borçları, İstanbul, 1971, s 53.

<u>Hattın adı</u>	<u>Uzunluğu</u>	<u>İşletmeye Açılış Tarihi</u>
Anadolu Hattı	1 031 km.	1872- 1899
Bağda Hattı	146 "	1904- 1912
Ankara-Yahşihan	86 "	17. 4.1925
Yahşihan-Yerköyl	115 "	20.11.1925
Samsun-Kavak ve Gümrük		23. 4.1926
Yerköy- Kayseri	180 "	29. 4.1927
Sarıkamış- Arpaçay	124 "	
Erzurum- Sarıkamış	128 "	1. 6.1927
Kavak- Havza	38 "	9. 9.1927
Havza-Amasya	47 "	21.11.1927
Amasya-Zile	83 "	3. 8.1928
Kütahya-Tavşanlı	51 "	2. 9.1928
Mersin-Adana	68 "	31.12.1928
Fevzipaşa-Gölbaşı	143 "	9. 9.1929
Kayseri-Şarkışla	130 "	1. 2.1930
Tavşanlı-Değirmisaz	40 "	11. 3.1930
Filyos-Balıkısık	71 "	1. 7.1930
Şarkışla-Sivas	91 "	30. 3.1930
Zile-Kunduz	61 "	11. 9.1930
Değirmisaz-Balıkesir	162 "	21. 2.1931
Gölbaşı-Malatya	110 "	15. 3.1931
Mudanya-Bursa	41 "	1. 6.1931
Irmak-Çankırı	104 "	23. 9.1931
Malatya-Fırat	30 "	1. 2.1931
Kunduz-Yıldız	96 "	31. 8.1932
Ulukışla-Niğde	60 "	30.11.1932
Samsun-Çarşamba	39 "	15. 4.1933
Fevzipaşa-Adana	140 "	27. 3.1933
Niğde-Boğazköprü	110 "	2. 5.1933
Fırat-Yolçatı	63 "	1. 4.1934
İzmir-Kasaba ve Tem.	703 "	20. 5.1934
Balıkesir-Eskipazar	65 "	1. 6.1934
Yolçatı-Eleziğ	24 "	11. 8.1934
Aydın hattı	610 "	1. 6.1935

Yolçatı	75 "	30. 8.1935
Çankırı-Çerkeş	104 "	1.10.1935
Çerkeş-Eskipazar	49 "	12.11.1935
Ergani-Maden-Diyarbakır	84 "	23.11.1935
Sivas-Tecer	43 "	19.12.1935
Afyon-Karakuyu	113 "	26. 3.1936
Bozanönü-Isparta	13 "	26. 3.1936
Malatya-Yazıhan	33 "	15. 6.1936
Baladız-Burdur	24 "	1.10.1936
Yazıhan-Hekimhan	38 "	1.11.1939
Tecer-Çetinkaya	69 "	1.11.1936
Çatalağzı-Filyos	15 "	19.11.1936
Avrupa hattı	337 "	1. 1.1937
Toprakkale-Payas	40 "	1. 7.1937
Fevzipaşa-Maydanıekber	35 "	1. 7.1937
Hekimhan-Çetinkaya	70 "	16. 8.1937
Çalağzı-Zonguldak	10 "	2.10.1935
Çetinkaya-Divrik	65 "	20.11.1937
Divrik-İliç	54 "	17. 8.1938
İliç-Kemah	54 "	1.10.1938
Kemah-Erzincan	48 "	23.12.1938
Payas-İskenderun	19 "	12. 8.1939
Erzincan-Aşkale	159 "	22. 9.1939
Aşkale-Erzurum	56 "	20.10.1939
Selçuk-Çamlık veryantı	2 "	20. 6.1940
Diyarbakır-Bismil	47 "	1. 9.1940
Hadımköy-Akpınar	5 "	23. 9.1940
Akpınar-Kurukavak	6 "	21. 8.1941
Ilıca-Palamutluk	28 "	20.10.1941
Bismil-Sinan	28 "	1. 1.1942
Sinan-Batman	15 "	1. 7.1943
Batman-Beşiri	33 "	15. 5.1944
Tunçbilek şube hattı	15 "	1. 6.1944
Beşiri-Garzan	23 "	14. 8.1944
Malatya şehir şube hattı	2 "	29.10.1944

Garzan-Kurtalan	13 "	29.10.1944
Eleziğ-Palu	70 "	1. 7.1946
Palu-Genç	62 "	16.12.1947
Fevzipaşa-Nusaybin	405 "	1. 1.1948
Köprüağzı-Maraş	28 "	7.11.1948
Erzurum-Hasankale	42 "	20.12.1949 91.

3. Hükümetin Millileştirme Politikası ve Nedenleri

1923 yılında hazırlanan Umumi Nafia Programı'nda demiryollarının yabancı imtiyazlarla yaptırılması öngörülmüştü. Bu politikadan dönüşüm ilk olarak 24 Mayıs 1924'te Haydarpaşa limanı ve Anadolu Demiryolları Şirketi' nin satın alınması için hükümete yetki verilmesiyle başlamıştır. Anadolu Hattının satın alınması ancak 1928 yılında gerçekleşmiştir. Bunu 1931 yılında Mersin Adana, Bursa-Mudanya, Samsun-Çarşamba, 1934'te İzmir-Kasaba hattı ve uzantılarının, 1935'te Aydın Demiryolunun, 1937'de Şark demiryollarının, 1937'de Fevzipaşa-Meydanıekber, 1948'de Çobanbey-Nusaybin, Şenyurt-Mardin hatlarının satın alınması izlemiştir. Böylece yabancı demiryollarına ait 4 060 km. demiryolu millileştirilmiştir.

Böylece yabancı demiryollarına ait 4 060 km. demiryolu millileştirilmiştir.

O dönemde, Halk kapitülasyanların zararları gördüğü için her yabancı şirket millileştirildikçe iktisadi bir parçasının yabancılardan koparılıp alınmış gibi görmüş ve büyük bir sevinçle karşılanmıştır. Bu durum millileştirmek işi için kamuoyunun kendiliğinden oluşmasını sağlamış ve gerekli desteği almıştır. Bu psikolojik etki altında kalan Hükümet, satın almanın mı yoksa imtiyaz sözleşmelerinde ülke yararına değişiklik yapmanın mı daha yararlı olacağı konusunu düşünmemiş ve doğrudan doğruya satın alma işine ağırlık vermiştir 92. Ayrıca, T.B.M.M.'sinde ve Halk Partisi'nde çoğunluğun Devlet Demiryolları politikasına taraftar olması üzerine o zamanki hükümet, demiryolu siyasetini gözden geçirerek çoğunluğun düşüncesine uymuş ve zamanla bu politikanın geliştirilmesinde büyük başarı sağlamıştır.

Devletin ağır bir kalkınma yükü altına girdiği, para sıkıntısı çektiği ve dış ödeme güçlüklerinin şiddetlendiği bir dönemde girişilern millileştirme çabaları Kurtuluş Savaşı'ndaki milliyetçi anlayışın uzantısıydı. Sonuçta, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla Anadolu Demiryolları'nın Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı Demiryolları ile Haydarpaşa Limanı ve rıhtımının bütün şube ve binalarıyla birlikte Hükümetçe satın alınması ile bunların katma bütçe ile Nafia Vekaletine bağlı bir Genel Müdürlük'le dokuz kişiden oluşan bir idare Meclisi tarafından işletilmesi kabul edilmiştir.

92. Hilmi Uran, a.g.e., s. 241,242.

Anadolu Demiryolları'nın devletçe işletilmesine karar verildikten sonra, bu siyasetin bir sonucu olarak bir yandan demiryolları inşa edilirken diğer yandan da yabancı şirketler tarafından istismar edilen şebekeler satın alınarak bütün demiryolları tek bir devlet işletmesi haline getirilmiştir. Yeni demiryolu politikasının başlıca savunucusu ve uygulayıcısı Başvekil İsmet Paşa, konu ile ilgili görüşlerini 30 Ağustos 1930'da Sivas Demiryolunun açılış töreninde yaptığı konuşmada şöyle dile getirmiştir:

"Bence şimendifer politikası her şeyden önce yeni inşaat politikası idi. Anadolu hattının satın alınmasını ben ve fırka arkadaşlarımla ısrarıyla sonunda zorla kabul ettim. Bana şimendiferde esas politikanın ne olacağını sordukları zaman Bir karış fazla şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi diğer masrafa girmek istemiyordum... Şimendifer politikasına devletleştirmekle başlamak bana sonradan çifte zorluk çıkardı. Karşı koymak zorunda kalınca çifte başarıya erdim. Şimendiferleri devletleştirmekte milli siyasetce, milli iktisatca o kadar çok yararlar sağladım ki mümkün oldukça her yeni hattı devlete mal etmek görevimdir 93.

Bu nedenlerin başında askeri gerekçeler önemli bir yer tutmakta idi. Balkan Savaşı (1912) sırasında Çatalca Cephesine asker taşıyan bir askeri trenle İzmir'den iç Anadolu'ya giden diğer askeri bir trenin Selçuk istasyonu'nda çarpışması sonucunda 1000 civarında Türk askerinin ölümünün ardında yatan gerçeğin bir suikast olması ve olayın da Rum azınlıklar tarafından

93. Herbert Melzig, a.g.e., s.

gerçekleştirildiğinin anlaşılması çarpıcı bir örnekti 94. Bu tip olayların I. dünya savaşı sırasında da yaşanması Cumhuriyet yöneticilerinin, demiryollarında çalışan personelin, ülkenin geleceğine bağlı olmasının gerektiğini ve ordunun en büyük savaş silahı olduğu kabul edilen demiryolu hizmetlerinin, özellikle sefer sırasında azınlıkların elinde bulunmasının ve yabancı şirketler tarafından işletilmesinin oldukça sakıncalı olduğu düşüncesi millileştirme hareketine hız vermiştir.

Demiryollarının millileştirilmesinde, I.Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında hatların yabancı şirketlerin elinde olmasının yarattığı stratejik sakıncalar büyük rol oynamıştır. Ayrıca, Cumhuriyetin kuruluşundan sonra bu şirketlerin birbirinden bağımsız tarifeler uygulamaları ve sayıları çok olan şirketlerin yarattığı dağınıklık ve uyumsuzluk etkin olmuştur. Üstelik bu şirketlerin halkın ödeme gücünün üstünde tarife uygulamakta ısrar etmeleri bir takım şikayetlere neden olmuştur. Nitekim, Ekonomi eski Bakanı Celal (Bayar) Bey 1928'de başbakan olarak T.B.M.M.'de yaptığı bir konuşmada, yabancı şirketlerin satın alınması konusunu demiryollarındaki taşıma ücretlerinin yüksek olmasına ve devlet kontrolünün kurulmasının gereğine bağlamış ve şöyle demiştir:

"Takip ettiğimiz diğer bir politika yabancı şirketler elinde bulunan hatların da satın alınmasıdır. Bu satın alınmanın önem verdiğimiz tek nedeni, şimendiferlerin memleket ve memleket ekonomisine faydalı olabilmeleri için tarifelerine hakim olmanın zorunluk olmasıdır. Yabancıların elinde bulunduğu sürece bu hakimiyeti

94. Murat Ergün, Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı, İstanbul 1966, s. 10,11.

kurmaya imkan olmadığı anlaşılmıştır. Diğer taraftan elimize geçtikten sonra memleket ekonomisinin gereklerine uygun olarak gerçekleştirilmiş tarife uygulanabilecektir" 95.

Ayrıca, imtiyazlı demiryollarının idari şekli eleştiriye uğramıştı; buralarda Türkçe konuşulmaz, Türkçe yazı yazılmazdı. vagonların pis, ücretler yüksek, Her ülkedeki demiryollarında yabancılar gece ve gündüz seyahat ederken, bu demiryollarında trenler gece durdurulduğundan yolcular geceyi otelde geçirdikten sonra ancak, sabah yola devam edebilmekte idi 96. Hat üzerinde tamirleri yapan mütaahhitlerin genellikle yabancı olmaları, Türk memurlarına çok zorluk gösterilmesi, oturmaları için bina yapılmaması, trenlerde su ve sağlık önlemlerinin alınmaması ve yolcu vagonları ısıtılmaması eleştiriye uğruyordu 97. Öte yandan 1930'larda yaşanan ekonomik buhranın yarattığı ekonomik koşullarda hatları yenilemekte ve sözleşmenin benzer gereklerini yerine getirmekte güçlük çeken yabancı şirketler büyük zararlar karşılaşmıştı. Bu nedenle Yabancı şirketler, satın almalar karşısındaki tutumları da eskimiş, bakımı için büyük harcamalar gerektiren ve buna karşılık çalıştırmakta zorlandıkları hatları elden çıkarmak için adeta gönüllü

95. Nazmi Seven, Celal Bayar Diyorki 1920-1950, İstanbul, 1951, s. 92.

96. Mustafa Işıksacan, Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, Ankara, (Demiryol Dergisinin 434-435 sayılarının ilavesi), 1963.

97. T.B.M.M.Zabıt Ceridesi, Cilt 4 , 9.2. 1340. s. 646.

olduklarını göstermişler, hiçbir satınalma pazarlığında güçlük çıkarmamışlardır 98. Üstelik, aralarında imtiyazından vazgeçerek şirketini olduğu gibi kendiliğinden hükümete devreden de görülmüştür. Bu şirket, Mudanya-Bursa Demiryolu imtiyazına sahip olan Belçikalı bir şirkettir. 40 km. uzunluğundaki bu dar hattı işleten şirket, lokomotifleriyle, vagonlarıyla, hangarlarıyla senelerden beri çalışmakta iken, Mudanya-Bursa şosesi üzerinde çalışan ve devamlı şekilde artan motorlu araçlar karşısında rekabete girememiş, kâr sağlayamadığı gibi çalıştırdığı işçilerin ücretini ödeyemez duruma düşmüştü. Bu nedenle şirket Vekalet başvurarak herşeyi olduğu gibi bedelsiz olarak hükümete bırakıp gitmek istediğini bildirmiştir. Bunun üzerine Hükümet, şirketin yerli işçilere birikmiş 50. 000 liralık borcunun ödenmesini sağladıktan sonra 50.000 liraya hattı satın almıştır 99.

Böylece, Yabancı şirketler tarafından işletilen hatları satın almak ve tek bir ulusal demiryolu şirketi kurmak yolunu seçen hükümet, genel olarak 1944 yılına kadar süren millileştirme döneminde Yabancı sermayenin çekimser davranmıştır. Bu durum 1930'da kurulan "Sebest Cumhuriyet Fırkası" Genel Başkanı Fethi (Okyar) Bey tarafından sık sık eleştirilmiştir 100. Hükümet, demiryolu

98. Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950, Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s. 177

99. Hilmi Uran, a.g.e., s. 242.

100. Mehmet Selik, Türkiye'de Yabancı Özel Sermaye 1923-1960, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Maliye Ens., 1961, s. 10.

millileştirmelerinin, yabancı sermayeyi tasviye niyetinden kaynaklanmadığını da birçok kez açıklamak gereğini duymuştur.

Demiryollarında 1928 yılında başlayıp 1941 yılında sona eren Millileştirme hareketini gerçekleştirilirken, ödenmesi gereken bedeller ve diğer alım satım koşulları iki taraflı anlaşma ve sözleşmelere dayandırılmış ve her iki tarafın da zarara uğramamasına özen gösterilmiştir. Ödemeler için uzun süreler verilerek ödeme yükleri hafifletilmiştir 101.

Dış borçlar toplamının büyük kısmı 1928 yılında satın alınan Anadolu hattı (Haydarpaşa-Konya ve Ankara, Kütahya, Adapazarı hatları) Mersin-Adana hattı, Haydarpaşa Limanı ve Şark Demiryolları Bankası'nın elinde bulunan hatlar ve limana ait tahvillerle ilgiliydi. 1928 yılındaki satın alma sözleşmeleri o günkü para kuruna göre 138 milyon TL. tutarında bir borç yükü getirmiştir. Ne var ki 1929 sonrasındaki iktisadi gelişmeler nedeniyle hükümet bu borcu ödeyememişti. Alacaklılarla yeniden pazarlığa girilerek borcun önemli ölçüde azaltılması sağlandı. 1933 yılında 1928 satın alınmalarıyla ilgili borç 82 Milyon TL.sına indirildi. 1930 lardaki satın almalarından doğan borçların çoğu da gene demiryollarıyla (İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın hatları) ilgiliydi. Millileştirmelerden doğan borçların geri ödenmesi 1950' lere kadar sürmüştür 102.

101. Mehmet Selek, a.g.e., s. 10.

102. Yahya S. Tezel , Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1930), Ankara, Yurt Yayıncılık, 1986, s.172.

a. Anadolu ve Mersin- Tarsus Demiryolları ve
Haydarpaşa Limanı Şirketlerinin Satın Alınması

Almanların Bağdat Demiryolu ve Yakınd. oğudaki bütün hakları 28 Haziran 1919'da imzalanan Versailles Barış Anlaşması ile kaldırılmıştı. Bu anlaşma gereğince, Almanya; Türkiye, Avusturya, Macaristan ve Bulgaristan'daki vatandaşlarının tüzel kuruluşlarındaki hakları ve imtiyazlarının Tazminat Komisyonuna devretmesini kabul etmek zorunda kalmıştı 103.

I.Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Türkiye çeşitli işgal bölgelerine ayrılınca Adana ve Suriye'de İngiliz birliklerinin yerini Fransızlar almıştı. Fransız Hükümeti 15 Ekim 1919 tarihli bir anlaşma ile Bağdat hattının Toprakkale-Payas-İskenderun, Derbesiye-Mardin şube hatları da dahil olmak üzere Konya'dan Nusaybin'e kadar olan kısmının geçici işletmesini emaneten "Şam- Hama ve Temdidi Demiryolları Şirketi"ne devretmişti; Bu işletmenin kontrolunun sağlanmak üzere Fransa'nın Suriye ve Lübnan Yüksek Komiseri General Grount, "Adana-Suriye Şebekesi Komisyonu" adıyla bir komisyon kurmuştu. Konya'dan Yenice'ye kadar olan bölümü ise çok kötü durumda olduğundan Türklere bırakılmıştı. Sonra, 20 Ekim 1921'de T.B.M.M. Hükümeti ile Franklin Bouillon tarafından temsil edilen Fransız Hükümeti arasında bir anlaşma imzalanmıştı. Bu anlaşmaya göre, Türk Hükümeti, Bağdat hattının Bozantı ile Nusaybin arasındaki bölümünün imtiyazını bir Fransız grubuna devretmişti 104.

103. Edwart Mead Earle, a.g.e., s. 138,138.

104. Emin Paksüt, "Cenup Demiryolları," Demiryollar Dergisi, Sayı 170-271 (Nisan-Mayıs 1948), s. 3-7.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra ise, "Milli Demiryol Politikası" nı uygulamaya başlamıştı. Hükümetle şirketler arasında daha önce yapılan sözleşme, 31.1.1928 tarihinde 1375 sayılı kanunla onaylanınca işletmeler devlete geçmişti 105.

Devlet, Anadolu hattı için 130.135.05, Mersin-Tarsus-Adana hattı için 4.099.525 ve Haydarpaşa limanı için 8.905.750 İsviçre Frangı ödemeyi kabul etmişti. Ayrıca, devlet şirketlere hisse senetleriyle tehvillerinin bir zamandır ödenmemiş faiz ve temettüleri için de ayrıca 61.045.000 İsviçre Frangı verecekti. Böylece satın alma bedeli toplam 204.185.325 İsviçre Frangı'nı bulmuştur¹⁰⁶.

Devlet, 1936 yılına kadar bu borcu döviz olarak ödemiş, bundan sonra da 1938 yılına kadar % 50 döviz, %50 Türk Lirası olarak ödemeye devam etmiş, bu yıldan sonra ise, geri kalan borcunu Türk Lirası olarak ödemiştir 107.

105. Kanun metni için bkz., Düster, III Tertip, Cilt 10, s. 233-255.

106. Düster, C. X. s.233-254; Mehmet Selik, Türkiye'de Yabancı Özel Sermaye 1923-1960, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Enstitüsü Yayınları, 1961, s.3.

107. Kenan Bulutoğlu, Türkiye'de Yabancı Sermaye, İstanbul, Gerçek Yayınları, 1970. s. 104.

b. Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi'nin Satın Alınması

Belçikalı bir şirket tarafından işletilen bu demiryolu satın alma tarihinde zarar etmekte iken satın alma sözleşmesinin 1815 sayılı kanunla 30.5.1931 tarihinde onaylanması ile 50 000 TL. karşılığında millileştirilmiştir 108.

c. İzmir-Kasaba ve Temdidi (İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma) Hattının Satın Alınması

İmtiyaz süresi 99 sene olup 1993 senesine kadar sürecek olan hattın, 1929 senesinde imza edilen bir anlaşma ile savaş nedeniyle ortaya çıkan anlaşmazlıkları giderilmiş ve bu anlaşmaya göre bir Türk şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştı. İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma bölümlerinden oluşan hattın toplam uzunluğu 703 km. idi 109.

Satın alma sözleşmesi 2487 sayılı kanunla 31. 5.1934 tarihinde onaylanarak hattı işleten şirketin her türlü hak ve tesisleri millileştirilmiştir. Satın alma bedeli olarak 162 468 000 Fransız Frangı ve ödeme süresi 50 yıl olarak saptanmıştır. Bu ödeme süresince % 7,5 faiz ödenmesi kararlaştırılmıştır 110.

108. Mehmet Selek, a.g.e., s. 4.

109. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 8 ; Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 1 (Haziran 1934), s. 75.

110. Mehmet Selek, a.g.e., s. 4.

d. Aydın Demiryolu Şirketinin Satın Alınması

Hattın imtiyazı 1856 yılında "Aydın Ottoman Railway" (İngiliz) şirketine verilmişti. İmtiyaz süresi 50 yıl olan hattın inşaatı bitirilerek 1861 yılında işletmeye açılmıştı.

1934 yılında geliri 2 373 380 TL. sı olan hattın işletme gideri ise 1 545 609 lira olduğuna göre safi hasılat 827 770 TL. sın bulmakta ve yedi şubeden oluşan hatta 1400 civarında memur ve işçi çalışmakta idi 111.

Aydın Demiryolunun 1927 yılında savaş nedeniyle meydana gelen anlaşmazlıkları giderilmiş ve bu tarihte yapılan bir anlaşma göre bu hat işletilmeye başlanmıştı. Sermayesi 1 294 400 İngiliz lirası olan hat 612 km. uzunluğunda olup; Alsancak — Egirdir; Torbalı-Ödemiş; Pınarbaşı-Söke; Şütlüç-Çivril; Çatal-Tire; Goncalı; Denizli bölümlerinden oluşmakta idi 112.

Hattın satınalma sözleşmesi 2745 sayılı ve 30.5.1935 tarihli kanunla onaylanarak her türlü hak ve tesisleriyle birlikte devlete geçmiştir 113. Satın alma bedeli 1 825

111. Hattın son yıllarda geliri oldukça düşmüştü.. Daha önce ise bu gelir 4 milyon TL. sın bulmaktaydı; "Aydın Demiryolu da Satın Alındı," Nafia İşleri Dergisi, Sayı 12 (Mayıs 1935).

112. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 8

113. Kanun metni için bkz., Düstür, III Tertip, cilt 16. s. 1243-1266.

840 İngiliz Lirası olup, ödeme süresi 40 yıl olarak saptanmıştır. Bu ödeme için de % 7,5 faiz uygulanması kararlaştırılmıştır 114.

e. Ereğli Limanı, Zonguldak-Çatalağzı Demiryolunun Satın Alınması

Satın alma sözleşmesi 31.3.1937 tarihinde 3146 sayılı kanunla onaylanarak, Ereğli Limanı, Zonguldak-Çatalağzı demiryolu hattı, maden işletmeleri ve bunlarla ilgili her türlü hak ve tesisler 3,5 milyon Türk lirası karşılığında devlete geçmiştir. Borçun 10 yıl içinde ödenmesi ve faiz uygulanmaması karara bağlanmıştır 115.

f. Şark Demiryollarının Satın Alınması

28 Temmuz 1909 tarihli anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle 29 Mayıs 1910 tarihinden itibaren Şark Demiryolu Şirketi bir Osmanlı anonim şirketi haline dönüşmüştü 116.

Balkan Savaşından önce, (1912-1913) Şark Demiryolu Şirketi'nin işlettiği hatların genel uzunluğu 1 350 km.yi bulmuştu. Bu savaş sonunda, 730 km.si Yugoslavya'da kalmıştı. 1915'de Selanik'ten Yugoslavya sınırına kadar yeni bir hat yapılmıştı. Selanik-Manıstır Demiryoluna aid

114. Mehmet Selek, a.g.e., s. 6.

115. Mehmet Selik, a.g.e., s. 7.

116. Vahdettin Engin, a.g.e., s.214.

ve şirket tarafından işletilen 219 km.lik diğer bir hat (Bulgaristan'ı Ege Denizine birleştiren) da Yunanistan'a geçmişti. I. Dünya Savaşı'nda büyük oranda tahribata uğrayan bu hatların eski duruma getirilmesi için çok masraf ve çalışmaya gerektirmişti 117. İşletme imtiyazı 85 sene olup 1958 senesinde bitecekti. 1929 yılında imzalanan bir anlaşma ile savaş nedeniyle ortaya çıkmış olan anlaşmazlıklar giderilmiş ve bu anlaşma gereğince 1931 yılında kurulan 8 000 000 TL. sermayeli bir Türk şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştı. Uzunluğu 337 km olan hat, İstanbul-Edirne ve Alpullu-Kırklareli bölümlerinden oluşmuştu 118.

Şirketle yapılan sözleşme 26.4.1937 tarihinde 3156 sayılı kanunla onaylanarak şirketin tesis ve hakları 20 760 000 İsviçre Frangı karşılığında Devlete geçmiştir 119. Hükümet bu parayı % 5 faizle 20 senede ve kısmen de mal varlığı olarak ödemiştir. Bu hat 1 Ocak 1937 tarihinden itibaren Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlanmış ve adı "Devlet Demiryolları Avrupa Hattı" olmuştur 120.

117. "Şark Demiryolları İşletme intiyazınının Satın Alınması," Demiryollar Macmuası, Sayı 43 (1.Sonkanun 1937), s.578.

118. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 6.

119. Kanun metni için bkz., Düster, III. Tertip , Cilt 18, s. 521-535.

120. Mehmet Selik, a.g.e., s. 7. ; Mukavele için bkz. Şark Demiryolları Satın alma Mukavelesi, İstanbul 1942.

g. Ilica iskele-Palamutluk Demiryolunun Satın
Alınması

"Ilica iskele-Palamutluk Demiryolu Anonim Şirketi" 1 Mayıs 1923 tarihli imtiyaz sözleşmesi ve şartname göre 12 Mart 1925 tarihinde imtiyaz sahibi İtalyan uyruklu -Monsieur George Ralli tarafından kurulmuş Büyük bir çoğunlukla Yabancı sermayenin egemenliği altında idi. İnşaat amacı, Edremit Körfezi'ndeki Ilica iskelesinden başlayarak Akçay, Edremit ve civarından geçerek Palamutluk'a varan, buhar veya elektrikle işletilmek üzere söz konusu imtiyaz sözleşmesi uyarınca yolcu ve eşya taşımaya mahsus bir demiryolu yapmak ve işletmekti 121. Özellikle, maden nakli için yapılmış olan 29 km uzunluğundaki hattı işleten şirketin sermayesi 200 000 TL., imtiyaz süresi 40 yıl olup, 1963 yılında sona erecekti. İşletme Merkezi ise Edremit'te idi 122.

27 Mayıs 1940 yılında toplanan olağanüstü Hissedarlar Genel Kurulunda Şirketin fesh ve tasviyesine karar verilmiştir 123 ve bu hat, 22.9.1941 tarihinde 4127

121. A.Gündüz Ökçün, 1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara, A.O.Siyasal Bigiler Fak. Yayınları, 1971, s. 71.

122. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 11.

123. Gündüz Ökçün, a.g.e., s.72.

sayılı kanunla sözleşme onaylanınca 124, şirketin imtiyazı taşınır ve taşınmaz malları devlete geçmiştir. Satın alma bedeli 10 000 TL. olarak saptanmıştır 125.

5. Cumhuriyet Hükümetinin Devraldığı Demiryolları

a. Cenup Demiryolları (Çobanbeyli-Nusaybin, Derbesiye-Mardin)

Avrupa'ya Hindistan'a yaklaştıracak bir yolyapmak ve böylece siyasi ve iktisadi etki ve egemenliklerini isteyen batılıların birbirine rakip çalışmaları sonucunda Haydarpaşa-izmit işletme imtiyazı da dahil olmak üzere izmit-Ankara hattı için Doyçe Bank temsilcisi Alfret Kaula'ya 99 sene süreli ve kilometre garantisi esasına göre bir imtiyaz verilmişti. Bunun üzerinedir ki 1889 tarihinde Anadolu demiryolları Osmanlı Şirketi kurulmuş ve Bağdat hattının inşaatına başlanmıştı. Büyük devletler arasındaki siyasi rekabetlere ve bunun etkisiyle sermaye bulmakta yaşanan güçlüklerle rağmen 25 Aralık 1904 de Konya-Ereğli-Bulgurlu kısmının inşaatı tamamlanıp hemen işletmeye acılabilmişti 126.

124. Kanun metni için bkz., Düstür, III. Tertip, Cilt 22, s. 1587-1590.

125. Mehmet Selik, a.g.e., s. 9.

126. Emin Paksüt, "Cenup Demiryolları," Demiryollar Dergisi , Sayı 270-271 (Nisan-Mayıs 1948), s. 3.

Temmuz 1911 de hat, Ulukışla'ya varmış ve Amanos'tan Halap'e ve Halep'ten Ceraplus'a (Karkamış) kadar olan kısmı 1912 yılında işletmeye açılmıştı. Bağdat hattınının inşa çalışmaları I. Dünya Savaşı süresince de devam etmiş ve 1917 de Amanos, 1918 de de Toros tünellerinin ve Frat köprüsünün inşaatı tamamlanmıştır 127.

Bütün bu inşa işlerini yürüten şirket 28 Mart 1918 tarihli genel kurul toplantısında işin devamını Bağdat şirketi'ne bırakarak kendisini dağıtmaya karar verdi. 1918 yılında İngiliz işgal ordusu şirket arşivlerine ve sonra, Versay Anlaşması'nın 297 nci maddelerin dayanarak Fransız, Suriye ve Lübnan yüksek komiserliği aracılığıyla şirketin demiryollarıyla tesislerine el koymuştur 128.

Savaştan yenik çıkan Türkiye'nin toprakları çeşitli işgal bölgelerine ayrılınca Adana ve Suriye'de İngiliz birliklerinin yerini Fransız birlikleri almıştı. Fransız Hükümeti 15 Ekim 1919 tarihli anlaşma ile, Bağdat hattının Toprakkale-Payas-İskenderun, Derbesiye-Mardin şube hatlarında dahil olmak üzere Konya'dan Nusaybin'e kadar olan kısmının geçici işletmesini Şam ve Hama Temdidi Demiryolları Şirketine (D.H.P. kısaltılmış olarak söylenen La Société Damas Hama et Prolongements) bırakmıştı. bu işletmenin kontrolünü sağlamak üzere Fransa'nın Suriye ve Lübnan Yüksek komiseri General Grouand) Adana-Suriye Şebekesi Komisyonu diye bir komisyon kurdu. Konyadan Yenice'ye kadar olan kısmı harap

127. Emin Paksüt, a.g.e., s. 4.

128. Emin Paksüt, a.g.e., s. 5.

oldugu için Türklere bırakıldı; böylece Yenice'ye kadar olan hatlar D.H.P. şirketinin idaresinde kalmıştır 129.

20 Ekim 1921 de Türk Hükümetiyle (Franklin Bouillon) tarafından temsil edilen Fransız Hükümetiyle bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşmaya göre, Türk hükümeti Bozantı ile Nusaybin arasındaki bölümünün imtiyazını Fransız hükümetince saptanan bir Fransız grubuna devredilmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine birçok banka ve teşebbüsün katılmasıyla oluşan "Kilikya-Şimali Suriye Şirketi" kuruldu. Bu şirket daha sonra B.A.N.P. rumuzuyla gösterilen Bozantı-Alep-Nissipin et Prolangements adını almıştır 130.

İmtiyazın devrine kadar Suriye ve Lübnan Yüksek Komiserliği, Fransız Hükümeti adına, hattın işletilmesini 29 Ağustos 1922 tarihli bir anlaşma ile B.A.N.P. Şirketine verdi; çok kısa olan işletme süresini 30 Haziran 1933 tarihine kadar yeniledi 131. Böylece, Fransız şirketi Adana-Toprakkale, Toprakkale-İskenderun, Toprakkale-Fevzipaşa-Meydanıekbez, Çobanbeyli -Nusaybin, Derbesiye-Mardin bölümlerini işletmeye başlamıştı.

Sonra, Türkiye-Suriye sınırı üzerindeki demiryollarının işletilmesine yetkili olarak 27.10.1932'de yayınlanan beyanname ve protokol hükümlerine göre 6. 8.1933 tarih ve 2285 sayılı kanunla Çobanbeyli-Nusaybin, Derbesiye-Mardin

129. Emin Paksüt, a.g.e., s. 5.

130. Emin Paksüt, a.g.e., s. 5.

131. Emin Paksüt, a.g.e., s. 6.

hatlarının işletme imtiyazı 15 yıl süreyle "Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi" ne verilmiş ve Adana-Toprakkale-Payas kısmı ile Toprakkale-Fevzipaşa-Meydanıekbez kısımları Devlet Demiryollarına geçmiştir 132.

1939 tarihinde Hatay'ın katılmasıyla Payas-İskenderun kısmı da Devlet Demiryolları işletmesine geçmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi 15 yıllık işletme imtiyazı 1948 yılında son bulmuş ve Çobanbeyli-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin hatları da (404 km.) 1. 1.1949'da milli hatlar arasına katılmıştır 133.

6. Millileştirilen Demiryollarının Mali Kaynakları

Yukarıda da görüldüğü gibi, yabancı şirketler tarafından işletilen demiryollarının millileştirilmesi, satın alınarak gerçekleştirilmiştir. Ancak Devletin içinde bulunduğu mâli sıkıntılar nedeniyle bu satın almalar için borçlanma yoluna gidilmişti. Cumhuriyet Hükümeti, Osmanlı borçlarıyla ilgili Paris Nihai Anlaşması'nı imzalamadan (1933), dışa karşı bu ve benzeri millileştirmeler nedeniyle önemli sayılabilecek ölçüde borç yükü altına girmiştir. 1928-1933 yılları arasında devletleştirilen demiryolları, limanlar ve diğer imtiyazlı kuruluşlar nedeniyle Cumhuriyet Hükümetinin ödemeyi kabul ettiği para, Türkiye'nin o tarihteki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur 134.

132. Ahmet Onur, a.g.e., s. 60.

133. Ahmet Onur, a.g.e., s. 59-60.

134. Memduh Yaşa, a.g.e., s. 70.

7. Millileştirilen Demiryollarının İşletmeye Açılma Tarihleri ve Uzunlukları:

<u>Tarih</u>	<u>Demiryolu Hatlarının Adı</u>	<u>Uzunluğu km.</u>
24.12.1860	Aydın Demiryolu İzmir-Triyanda (Kuşçuburnu)	43
9.9.1861	" Kuşçuburnu-Cellatkahve	16
14.11.1861	" Cellatkahve-Kozpınar	5
17. 9.1862	" Kozpınar-Selçuk	13
1864	İzmir-Kasaba İzmir-Menemen	32
15.10.1865	" İzmir-Manisa	34
25.10.1865	" Karşıyaka-Bornova	5
10. 1.1866	" Manisa-Kasaba	27
1. 7.1866	Aydın Selçuk-Aydın	53
3. 9.1870	" Buca	2
5. 1.1870	Şark Yedikule-Çekmece	22
19. 8.1872	" Edirne-Kozköyü	122
22. 7.1872	" Çekmece-Çatalca	17
27. 7.1872	" Sirkeci-Yedikule	7
15. 8.1872	" Dedeagaç-Edirne	149
17. 4.1873	" Kabakça-Kuleliburgaz	213
13. 3.1875	İzmir-Kasaba Kasaba-Alaşehir	76
12.12.1876	Aydın Gaziemir-Seydiköy	1,5
24. 7.1881	" Aydın-Nazilli	42
21. 8.1881	" Nazilli-Kuyucak	9
1. 7.1882	" Kuyucak-Sarayköy	45
2. 9.1883	" Torbalı-Tire	48
12.12.1888	Aydın Çatal-Ödemiş	35
21. 1.1889	" Sarayköy-Kaklık	53
28. 7.1889	" Kaklık-Tazkırı	45
13.10.1889	" Tazkırı-Dinar	49

29.12.1889	"	Sütlaç-Çivril	31
1890	İzmir-Kasaba	Manisa-Akhisar	51
1. 5.1890	"	Manisa-Soma	92
26. 1.1891	Aydın	Balastçık-Söke-Denizli	9
10. 9.1897	İzmir-Kasaba	Alaşehir-Uşak	118
20.12.1897	"	Uşak-Afyon	133
1. 1.1908	"	Afyon-Anadolu iltisak	1
11.10.1910	Aydın	Dinar-Keçiborlu	35
1.11.1911	"	Keçiborlu-Kaleönü	36
19. 6.1912	Şark	Mardin-Kırklareli	46
15. 5.1912	İzmir-Kasaba	Soma-Karacalar	35
16.10.1912	"	Karacalar-Susıgırlık	36
1.11.1912	Aydın	Kaleönü-Eğirdir	93
11.11.1912	İzmir-Kasaba	Susıgırlık-Bandırma	112
2.12.1912	Bağdat	Racu-Halep-Cerebulus	339
1.10.1913	"	Toprakale-Payas	40
1. 1.1913	İzmir-Kasaba	Bandırma-Gar-Bandırma	898
14. 7.1914	Bağdat	Carabulus-Akçakale	159
1. 6.1915	"	Akçakale-Tüem	59
23. 7.1915	Bağdat	Tüem-Resül'ayn	41
1916	"	Arada-Derbesiye	24
28. 4.1917	Şark	Adirne-Edirne Şehir	4
1. 8.1917	Bağdat	Resül'ayn-Arada	18
3. 4.1918	"	Fevzipaşa-İslahiye	36
1. 8.1922	"	Derbesiye-Mardin	24
1. 9.1924	Ilıca-Palamutluk	Ilıca-Palamutluk	29
14. 7.1929	"	Derbesiye-Mardin	59 135

1923 ten 1933 Yılına Kadar Şirketler Tarafından İşletilen Demiryollarının Toplam Uzunlukları:

A. Geniş Hatlar

Genişlik 1,50 M.

	<u>1923-1929</u>	<u>1930-1932</u>	<u>1933</u>
Şark Demiryolları	337	337	337
İzmir-Kasaba Demiryolu	703	703	703
Aydın Demiryolu	612	612	612
Adana "	565	624	468
Adana-Mersin Demiryolları	67	--	--
Toplam:	2 284	2 276	2 120

B. Dar Hatlar

	Genişlik	<u>1923-24</u>	<u>1925</u>	<u>1926-30</u>	<u>1930-31</u>	<u>1933</u>
Samsun D.	0,75	--	--	37	37	--
İlica	0,75	--	29	29	29	29
Mudanya	1,00	42	42	42	--	--
Toplam:		42	71	108	66	29 136.

Türkiye'de Millileştirme hareketi, S.S.C.B.'de olduğu gibi bir iktisadi sistem değiştirmenin doğal sonucu olarak birdenbire yürürlüğe konmuş bir iktisadi politikanın gereği olarak düşünülmemiştir. Hükümet bir yandan demiryollarını millileştirmeyi başlattığı alanlarda yabancı işletmelere imtiyaz vermeyi sürdürmüş, diğer yandan da verilmiş imtiyazları ve yatırılmış

sermayeleri önem sırasına ve kendi ödeme imkanlarına göre uygun gördüğü bir sıraya göre millileştirmiştir 137.

Bu millileştirme sonucunda Yabancı şirketlere ödenmesi kabul edilen bedellerinin toplamı şu şekilde olmuştur:

İsviçre Frangı	236.558.400
Fransız Frangı	204.576.000
Sterlin	4.862.100
Türk Lirası	4.862.100

Yabancı paralar olarak ödenmesi gereken bedellerin bir kısmı Türk lirası olarak ödenmiştir. Fakat bu paralar karşılığında Türkiye'den mal ihracına izin verilmiştir. Millileştirmenin 16 yıllık döneme yayılmış olması Cumhuriyet Hükümetleri için önemli bir ödeme gücünü çıkmasını engellemiştir. Üstelik bu işletmelerin çoğu işletme imtiyazını aldıkları sabit tesislerin mülkiyetine sahip değildiler, sadece bir dönem için işletme imtiyazını ellerinde bulundurmışlardı. Bu nedenle sadece işletme imtiyazının geri kalan dönemi için tazminat ödenmiştir 138.

Bütün bunlardan anlaşılacağı üzere Atatürk döneminde devletin "Demiryolu Politikası": 1. Şirketler tarafından işletilen hatları millileştirmek; 2. Hızlı ve yeni bir inşaat programı izlemek; 3. Yeni hatlarında devlet eliyle

137. Kenal Bulutoğlu, a.g.e., s. 108.

138. Kenan Bulutoğlu, a.g.e., s. 108.

işletmek unsurlarından oluşmakta idi. Kararlılıkla yürütülmekte olan bu politikadan asla taviz verilmeyeceğini İsmat Paşa 30.8.1930 tarihinde Sivas hattının açış konuşmasında şu şekilde açıklamakta idi: " Şimendiferleri devletleştirmekle milli siyasetçe, milli iktisatça o kadar faydalar tecrübe ettim ki mümkün oldukça her yeni hattı devlete maletmek vazifemdir. Devlet eline geçen şimendiferlerin hiç bir menfaat ve şart pahasına devlet elinden çıkarılmasına asla muafakat etmeyeceğim" 139.

8. Hükümetin Demiryolu Politikasına Muhalefetin Başlaması

Hükümetin demiryolu inşaatına hız vermek için başlattığı politikalar çerçevesinde yeni hatların yapımını ihale yolu ile yerli ve yabancı şirkete yaptırmış olması mâli sıkıntılara yol açmıştı. O yıllarda çekilen mâli sıkıntıların nedenlerini iki ana grupta toplamak mümkündür. 1. Uygulanan demiryolu politikası, 2. Milli Savunma Giderleri. Aslında her ikisi de birbirinden bağımsız düşünülemezdi. Gerçekten, iktidar temsilcilerinin bir çoğu, askerlikten gelmişti ve yakın geçmişte yaşadıkları acı deneyler, savunmaya verdikleri önemi artırmış ve askeri açıdan demiryollarına duyulan ihtiyaç, onları bu politikayı uygulamaya zorunlu kılmıştı.

Bir yandan demiryolu yapımına hız verilirken diğer yandan millileştirmenin yürütülmesi için ayrılan para hükümetin diğer alanlara yatırım yapmasını engellemesi yavaş yavaş eleştiri almaya başlamıştır. Paris Büyükelçisi

139. Herbert Melzig, a.g.e., s. 160-161.

Fethi(Okyar) Bey'in izinli olarak geldiği Yalova'da Atatürk'le görüşmüş ve bu görüşmede, Avrupa demokrasisi, parlamento hayatı ve partilerden söz ederken arada hükümetin demiryolu politikasından da şikayet etmiş ve bu nesle bu kadar ağır külfet yüklenemeyeceğini bunun daha uzun sürede yapılmasının daha doğru olacağını anlatmıştı. Bunun üzerine Atatürk'ün Kamu yararı için hükümet icraatı ile ekonomik işlerin zorunluluğunu işaret ettikten sonra Fethi Bey'e Bütün söylediklerini yapabilmek ve Hükümeti kontrol edebilmek için bir parti kurmasını söylemiştir¹⁴⁰.

Ali Fethi Bey 1930 yılında liberal esasları benimseyen Serbest "Cumhuriyet Fırkası"nı Kurduktan sonra da hükümetin Demiryolu politikasını eleştirmeyi sürdürmüştür. S.C.F.'nin Hükümetten beklentilerinin iki ana unsurunu tekellerin kaldırılması ve ticaret serbestisinin sağlanması ile demiryolu yatırımlarının devlet bütçesinde karşılanması politikasından vazgeçilmesi oluşturmuştu. Demiryolu yapımının neden olduğu yüksek vergi yükünün özel teşebbüsü köstekleyici etkiler yarattığını; Bütün yatırım yükünün bir tek nesle yüklenmesinin halk için dayanılmaz hale geldiğini; Tekelçi şirketlerin imtiyaz durumlarını istismar ederek çok yüksek fiyatlar saptayıp uygulamalarının hayat pahalılığı yarattığını ileri sürmüştür¹⁴¹.

140. Afetinan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933, Ankara, TTK. Basımevi, 1972.s. 187.

141. Bkz. Fethi (Okyar) Bey'in İzmir'deki Nutku (17. 9.1930), Ayın Tarihi, Sayı 75-81(1930); Cumhuriyet Gazetesi, 8 Eylül 1930, s. 3.

Bu eleştiriler karşısında İsmet Paşa 30. 8.1930 tarihinde yaptığı bir konuşmada, liberalizmin güç anlaşılır birşey olduğunu, belirtdikten sonra "biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletçiyiz" demek zorunluluğunu duymuştur 142.

142. Herbert Melziğ, a.g.e., s. 164.

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARI İŞLETMESİNİN KURULUŞ VE ÇALIŞMALARI

A. NAFİA VEKALETİ (ULAŞTIRMA BAKANLIĞI) TEŞKİLATI

Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti, Osmanlı imparatorluğu dönemindeki Nafia Nezareti'nin iş ve sözleşmelerini hatta kısmen de teşkilatını devralmıştı. Bu bakanlık 1948 tarihinde kurulmuştu. O zamanlar Nafia Nezareti'nin kuruluşundaki amaç İstanbul ve civarı yolları kaldırımları ve su bentlerinin tamir ve korunması ve gerektiğinde yenilerinin inşası idi. Ziraat, orman ve binalarının yapım işide bu bakanlığa bağlanmış ve bu iş için Avrupa'dan mühendisler getirtilmiştir 1. Daha sonra Nafia Nezareti, Ticaret Nezareti ile birleştirilmiş, maden, posta ve telgraf işleri de Nafia Nezareti'ne verilmiştir. Bu yeni durumla ilgili Nafia Nezareti'nin kuruluş biçimi ve görevlerini içine alan bir Nizamname (tüzük) hazırlanmıştır 2.

Meşrutiyetin ilanından sonra 1909 yılında Ticaret ve Ziraat ile Posta, Telgraf ve Telefon Nezaretleri olarak ayrılmış, Nafia Nezareti yalnız Demiryolu ve Limanları, Yollar ve Umuru Nafia Müdüriyetleri ile sınırlandırılmıştır. 1914 yılında hazırlanan kuruluş

1. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafyası 1923-1933, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim şirketi, 1933, s. 11.

2. Nafia Vekaleti, a.g.e., s.11.

tüzüğü bu esasa dayandırılmıştır 3. Bu şekilde, Kurtuluş Savaşı'na kadar süren teşkilat şekli, T.B.M.M. Hükümetinin çalışmaya başlaması üzerine Bakanların Seçim Şekli hakkındaki 2 Mayıs 1923 tarih ve 3 sayılı kanunla Nafia Vekaleti'ne geçmiştir 4.

1. Nafia Vekaletinin Ulaştırma Hizmetleri

Cumhuriyet döneminde de yukarıdaki esaslar korunmuş, ancak gerekli görüldükçe kuruluş genişletilmiştir. Nafia Nezaretinin Yapmakla sorumlu olduğu görevler şunlardı:

- 1.Devlet malı olarak yapılmış veya satın alınmış olan demiryollarının işletilmesi,
- 2.Yapımı düşünülen demiryolları için hazırlanan programı uygulanması,
- 3.Devletin ihtiyacı olan limanların ve dalgakıranların inşası,
- 4.İmtiyazlı Şirketler tarafından işletilen demiryollarının sözleşmelerinde yazılı şart ve esaslara göre kontrolü,
- 5.Ülke şose ve köprülerinin inşası ve tamiri,
- 6.Sulama, kurutma işleri ile su taşması zararlarından korunması ile ilgili su işleri ve nehirlerin taşımacılığa uygun hale getirilmesi,
- 7.Devletçe ve özel idarelerce ya da belediyelerce verilmiş olan imtiyazlara uygun olarak şirketler tarafından tarafından yaptırılan ve işletilen Tranvay, Hava taşımacılığı, elektrik ve gaz aydınlatması ve su

3. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 11.

4. Nafia Vekaleti, a.g.e., s.11.

idarelerinin İstanbul ve İzmir rıhtımlarının sözleşmelerinde yazılı şart ve ilkelere göre kontrolü, 8.Nafia işlerini yönetecek teknik adamların (mühendis, fen memurları) yetiştirilmesidir 5.

2. Nafia Vekaletinin Örgütsel Yapısı

Nafia Vekaletine düşen bu görevlerin yerine getirilmesi için , asıl vekalet daireleri; "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü", "Konya Sulama Müdürlüğü" ve "Mühendis Mektebi Rektörlüğü" adı altında oluşmuştur. Bakanlık işleri bir müsteşarın aracılığıyla bir Reislik, dört Umum Müdürlük tarafından idare edilmiş, ayrıca, beş Müdürlük ve bir de Teftiş Heyeti yer almıştır 6. Bu Başkanlık ve Müdürlüklerin görevleri kısaca şöyle ayrılmıştır:

a. İnşaat Riyaseti: Hükümet tarafından doğrudan doğruya veya müteahhitlere verilerek yaptırılacak demiryolları ve demiryollarının denizlere birleştiği büyük limanlarla bazı önemli limanların dalga kıranlarına ait inşaat işlerini yönetmek. Ayrıca, her inşaat başında bir müfettiş ve gereği kadar şube ve bölüm mühendisleri ve fen memurları hazır bulundurmak işlerinden sorumluydu.

b. Demiryollar Umum Müdürlüğü : İmtiyazlı demiryol şirketleri tarafından işletilen ve inşa edilecek olan hatların denetlenmesi ile görevli idi. İstanbul İzmir ve

5. Nafia Vekaleti, a.g.e., s.12.

6. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 12.

Adana'da birer Baş Komiser ve her şirkette de birer Komiser yer almıştır.

c. Yollar Umum Müdürlüğü: Yol ve köprülerin tamir ve iyi korunmasının yanısıra yeniden inşaatlarını yönetmekte idi. Her vilayette bir Baş Mühendis ve Fen Memurunu içine alan bir kuruluştur.

d. Sular Umum Müdürlüğü: Sulama ve kurutma işlerine bakılan vilayetleri içine alacak şekilde çalışmalarını sürdürmüştür.

e. İmtiyazlı Şirketler Umum müdürlüğü: İmtiyazlı şirketler tarafından işletilen Tramvay, Tünel, Elektrik, Hava Gazı ve Su Dağıtım Şebekelerini ve iki Liman Şirketi denetlemekle görevli idi. Her şirkette ise birer Komiser görevlendirilmiştir 7.

Bunlardan başka Özel Kalem, Zat İşleri, Fen Mektebi, Hukuk Müşavirliği ve Levazım Müdürlüğü, Nafia Meclisi, Müdürlük Encümeni, İnzibat Komisyonu, Münakasa (ihale) Komisyonu da teşkilat içinde yer almıştır 8.

3. Nafia Vekaleti'ne Bağlı Okullar

Nafia Fen Okulu; 1911 de kurulan Nafia Fen Okulu'nun marangoz atölyesinde köprü, menfez, çatı ve diğer kısımlarıyla ilgili uygulamalar yaptırılmıştır. Bu okulda Orta okuldan sınavla alınan öğrencilere mesleki öğretim

7. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 12,13.

8. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 13.

verilmiştir. Okulun ortalama yıllık 37 kişi olan mezunları genellikle demiryolu inşaatında teknik eleman olarak görev almışlardır. Bu nedenle Nafia Fen Okulu demiryollarının uzman gereksinimi büyük ölçüde karşılayan bir okul olmuştur 9.

Yüksek Mühendis Okulu; Okul 1883 yılında Ulaştırmanın gerek duyduğu mühendisleri yetiştirmek üzere, Hendesei Mülkiye adıyla ve Mühendishanei Berrii Hümayuna ek olarak kurulmuştur. 1910 yılına kadar askeri idareye bağlı olup bu tarihte Nafia'ya geçmiştir 10. Altı yıl olan eğitim süresi içinde, yılda ortalama 38 öğrenci mezun olan Yüksek Mühendis Okulu; Yol ve demiryol mühendisliği, Su işleri mühendisliği ve inşaat Mühendisliği bölümlerinden oluşmakta idi 11.

B. DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMUM MÜDÜRLÜĞÜNÜN KURULMASI

Kurtuluş Savaşı sırasında 23 Mart 1920 tarihinde sahipsiz kalan Anadolu-Bağdat hattını işletmek üzere "Anadolu Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü" kurulmuştu. Bununla birlikte yeni demiryollarının inşasına önem verilmişti.

9. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 214-215.

10. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (İlk Teşrin 1935), s. 167.

11. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (İlk Teşrin 1935), s. 176.

Ayrıca, Ankara-Kayseri, Samsun-Sivas hatlarının işletme ve inşası işlerinden sorumlu bir "Umum Müdürlük" kurulmuştu. Her iki kuruluş da Nafia Vekaleti'ne bağlı olarak çalışmalarını sürdürürken, 23 Mart 1927 tarihli ve 1042 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi" adı altında birleştirilmiştir. Kurulan bu idare 1929 yılında yeniden oluşturulan Mınakalat (Ulaştırma) Vekaletine bağlanmıştır 12. Yeni kurulan bu idare Devlet idaresine geçen hatları işletmekle beraber yeni hatların inşasıyla da görevlendirilmiştir. 1931 yılında inşaat ve işletme işleri birbirinden ayrıldıktan sonra, bu idarenin adı "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" olmuştur. Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğünün merkezde Yol, Cer, Hareket, Teftiş ve Hasılat daireleriyle Atölye, Muhasebe, Heyeti Hukukiye, Heyeti Sıhhiye, Zat işleri, Tahrirat, Umum Müfettişlik Dairelerinden oluşuran bir kadrosu bulunmakta idi 13.

Türkiye Demiryolları, kuruluş tarihi olan 1924 yılından 1953 yılına kadar katma bütçeli bir idare olarak çalışmış; 29.7.1953 tarihinde 6186 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi TCDD" adı ile bir iktisadi Devlet Teşekkülü özelliğini kazanmış ve 440 sayılı kanunla da bu durumu kuvvetlendirilmiştir 14. Böylece, yarı bağımsız ticari bir kimliğe kavuşan

12. Servet Zengin, a.g.e., s. 21.

13. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafıası 1923-1933, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim şirketi, 1933, s.13.

14. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1973, s. 43.

Devlet Demiryolları, ülkenin kalkınmasında aktif rol oynamak olanağını elde etmişti.

İşletmenin işlerinin yürütülebilmesi için Demiryollarının inşa edilmesiyle yeni gar binalarına, fabrika binalarına ve depolara gerek duyulmuştu. Bu nedenle, yapılan bina ve tesislerin inşa tarihleri aşağıda gösterilmiştir:

Ankara gar binası :	1935-1940
Sivas demiryol fabrikası:	1935-1940
Çankırı Lokomotif deposu:	1945-1950
Ankara motorlu tren deposu :	1950-1955
Adapazarı demiryol fabrikaları:	1950-1955
Eskişehir gar binası:	1955-1960
Denizli ,Aydın gar binaları:	1955-1960
Sivas-fabrikaları tevsii::	1960-1965 15.

Ayrıca, Samsun ve Afyon'da da gar binası, Sirkeci'de geniş bir yolcu salonu, Silis, Yenidoğan, Alsancak, Argıthan, Ulusulu, Subaşı, Pendik, Sekili, Konaklar, Ahmetler, Turgutlu, Ödemiş, Polatlı ve Musaköy istasyon binaları inşa edilmiştir 16. Demirlibağçe, Halkapınar, Mamak, Söğütlüçeşme, Küçükyalı, Yunus, Saymakadın, cevizli, Adliye, Cankurtaran, Fişekhane, Yenişehir, Kurtçimeni, Kurtköyü, Etimesgut, Tayyare Meydanı, Gölbaşı, Kumru, Köseköy, İnağzı, Nenek, bölgeleriyle şebeke üzerinde diğer 58 yerde durak binaları inşa

15. Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 61.

16. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Alsancak, Demiryollar Matbaası, s. 12.

edilmiştir 17. Maltepe, feneryolu, Erenköy, Suadiye, Bostancı, Kokaksu ve Köseköy istasyonlarında bekleme yerleri yapılmıştır. Ankara, Kartal, İzmir, Maltapa, Feneryolu, Suadiye, Bostancı istasyonlarına markiz ve Adliye, Meliki, yassıca, Mustafabey, Değirmen, Yunus, Kamberhüyüğü bölgelerine sundurma yapılmıştır. Bundan başka şebeke üzerindeki istasyon binalarının bakımı ve onarımı yapılmıştır 18.

ANADOLU-BAĞDAT ve TCDD UMUM MÜDÜRLERİ

<u>İsimleri</u>	<u>Doğum Yer.ve yılı</u>	<u>Görev Tarihleri</u>
1-Behiç Erkin (Kur.Sb)	İst. 1876	15. 7.1920-11.1.1926
2-Vasfi Tuna (Vekaleten)(Y.Mühs.)	Ruscuk 1874	11.1.1926-20. 8.1928
3-Haşim Sanver (Mülkiye)	İst. 1875	20. 8.1928-30.4.1931
4-Rıfta Ilgar (Y.Mühs.)	" 1884	1. 6.1931-18. 3.1934
5-İbrahim Kemal Baybura (Kur.Sb)	Bayburt 1890	19. 3.1941 31.10.1935
6-Ali Rıza Erem (Kur.Sb)	Sındırgı 1883	25.12.1935-7. 3.1939
7-Tahsin Sezen (Kur.Sb)	Alaiye 1883	27. 3.1939-27. 7.1939
8-C. Hidayet Serter		

17. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 12.

199 Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı , s. 12.

200 Servet Zengin, a.g.e., s. 50.

18. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 12.

(Veka)	(Y.Mühs.)	İstanbul	1892	5. 8.1939-	7.10.1939
9-Cemal Hidayet Serter					
	(Y.Mühs.)	"	1892	7.10.1939-	24.12.1945
10-Fuat Zincirkıran					
	(Y.Mühs.)	"	1897	24.12.1945-	6.10.1947
11-Galip Güran					
	(Y.Mühs.)	"	1901	6.10.1947-	13.6.1950

C. DEVLET DEMİRYOLLARININ DİĞER HİZMETLERİ

1 Devlet Demiryollarının İşlettiği Liman ve İskeleler

Türkiye Demiryollarının bağlı bulunduğu sahillerde Demiryolları İdaresi tarafından işletilen ve Liman Dairesine bağlı 7 liman ve 3 iskele şunlardır:

a. İskenderun Limanı:

Osmanlı imparatorluğu zamanında, bir kısmı işgal yıllarında ayrı ayrı şirketler tarafından inşa edilen ve işletilen bu liman, Hatay'ın Türkiye Cumhuriyetine katılmasından sonra 14. 8. 1942 tarihinde 4301 sayılı kanunla devir alınarak işletilmeye başlanmış ve bundan sonra büyük bir iskele yapılmış ve iç liman rıhtımların da değişiklik ve düzenlemeye gidilmiştir 20. İskenderun Limanı, 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş 1953-1956 ve diğer yıllarda da mekanik araç ve tesislerle önemli ölçüde kuvvetlendirilmiş; ithalat ve ihracat yükleri getiren ve götüren gemilerin yanaşmaları

19. Servet Zengin, a.g.e., s. 50.

20. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

kolaylaştırılmış ve rıhtım vinçleri ve iskeleleri kurulmuştur 21.

b. Mersin Limanı:

Liman 20. 8.1942 tarih ve 4303 sayılı kanunla Demiryolu işletmesine devredilmiştir. Limanın Akdeniz'e ve her türlü hava şartlarına açık oluşu nedeniyle ihracat ve ithalat çalışmaları aksamaması için 3.5.1954 tarihinde Limanın yapımına başlanmıştır 22. Böylece, Belediye, şirket ve müesseseler tarafından inşa edilip yıkılmış zaman zaman da değişikliğe uğramış olan Mersin iskelesi yerine 23 Cumhuriyet hükümeti tarafından kalkınma programına alınan büyük bir liman inşaatı 1965 yılında başarıyla sonuçlanmıştır.

c. İzmir (Alsancak) Limanı:

En eski iskele ve rıhtımlarımızdan biri olan İzmir (Alsancak) limanı 1. 7.1966 tarihinde işletmeye açılmış ve Cumhuriyet hükümeti tarafından Aydın demiryoluyla beraber 1. 6.1935 tarihinde satın alınarak işletmeye açılmıştır 24.

21. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s.49.

22. Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 52.

23. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

24. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

d. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı:

Anadolu Demiryollarının başlangıcı olan Mendirekli liman 22. 9.1872 tarihinde işletmeye açılmış ve 31.2.1928 tarihinde Hükümet tarafından satın alınarak, idareye devredilmiştir. Ayrıca, Nafia Vekaleti tarafından yeni mendirek, rıhtım, ambar yaptırılmıştır 25. 5.2.1953 tarihinde başlayan ve 18.11.1967 tarihinde biten düzenleme ile modern bir bina haline getirilmiştir 26.

e. Derince Limanı:

Bu limanın işletmeye açılma tarihi 1. 1.1873 olup, bu limanımız da Anadolu-Bağdat Demiryollarıyla 31.12.1928 tarihinde satın alınarak işletmeye devredilmiştir 27.

f. Samsun Limanı:

1.2.1944 tarih ve 497 sayılı Koordinasyon kararı ile Demiryolları İşletmesine devredilen Samsun limanı, Daha

25. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

26. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 52.

27. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

sonraNafia Vekaleri tarafından modern bir liman yapabilmek getirilmek için yeniden inşa edilmiştir 28.

g. İstanbul (Sirkeci) Limanı:

İstanbul'un en eski limanı olan Sirkeci tesisleri 27. 7.1872 tarihinde işletmeye açılmış ve 1. 6.1937 tarihinde Hükümet tarafından satın alınarak işletilmesi Demiryolları İdaresine verilmiştir 29.

h. Zeytinburnu Liman ve İskelesi:

Bu tesislerin işletmeye açılma tarihleri 5. 1.1871 olup, 1. 1.1937 Hükümet tarafından satın alınarak işletmesi Demiryolları İdaresine verilmiştir 30.

i. Maltepe ve İzmit İskelesi:

Bu iki iskele de, Anadolu-Bağdat Demiryolu ile birlikte satın alınmış ve işletmesi 31.12.1928 tarihinde Demiryolu İdaresine verilmiştir 31.

28. Servet Zengin, a.g.e., s. 37.

29. Servet Zengin, a.g.e., s. 38.

30. Servet Zengin, a.g.e., s. 38.

31. Servet Zengin, a.g.e., s. 38.

2. Devlet Demiryollarının Diğer Hizmetleri

a. Motorlu Otoray Servisi:

Devlet Demiryolları trafiği az olan ve ayrıca tren servisine ihtiyaç görülmeyen yerlerde, şehirler arasında fabrika garnizon bölgelerinde Motorlu Otoray servisleri kurmuştur. Otoraylar az masrafla çalışan hızı fazla olan ve manevrası olmayan araçlar olmakla beraber belirli gereksinimleri teknik ve ekonomik bakımdan çok iyi başarmıştı. Bazı yerlerde ise, ulaştırma işlerini artırdığı için yerini trene terketmiştir 32.

b. Trabzon-İran Transit Yolu Otobüs ve Kamyon işletmesi:

Devlet Demiryolları ve limanları 5 Mayıs 1937 tarih ve 3163 sayılı kanunla Trabzon- Erzurum İran transit yolu üzerinde hiç bir tekel ve imtiyaza yol açmamak koşuluyla, otobüs ve kamyon işletmeciliği başlamıştır 33. Transityolu; Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Karaköse-Diyadin-Çızıldize-Tebriz-Tahran güzergahını takip etmiştir. Bu yolun ülke topraklarındaki uzunluğu 642 km., hudutdan sonraki kısmı 925 km. dir. Bu otobüs ve

32. Muhlis Mete, Münakalat, İstanbul, İ.O.Yayınları, Güven Basımevi, 1938.

33. Kanun Maddesi için Bkz. Düştür III. Tertip, s. 569-570.

kamyonların ücretleri, transit ticaretini hız kazandırmak amacı güdüldüğü için düşük tutulmuştur 34.

1938-1939 mali yıl içinde devlet demiryolları ve Trabzon-İran Transit yolu istasyonları arasında toplam 5 010 yolcu ve 749 ton eşya taşınmıştır. Bu oran, 1946 mali yıl içinde, taşınan yolcu olarak 9 741'e , eşya olarak 856 ton'a yükselmiştir.

c. Devlet Demiryollarında P.T.T. İşleri

Posta, Telefon İdaresi hakkındaki 2208 sayılı kanunun 16.ıncı maddesine dayanarak Devlet Demiryolları ve P.T.T. İdaresi arasında imzalanan 16.6.1936 tarihli anlaşmaya göre önce Erzurum hattındaki istasyonlarda 15 Ekim 1937'de telgraf haberleşmesi başlatılmıştı. Daha sonra, P.T.T. merkezlerinin olmadığı diğer istasyonlarda ve yolcu katarları da posta ve telgraf işlerine açılmıştır. Böylece, Demiryolları haberleşme işini de kolaylaştıran bir unsur haline gelmiştir 35.

34. Muhlis Mete, a.g.e., s. 109.

35. Nafia Vekaleti, Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşyanın Tonlarını, Koyun ve Sığır Sayılarını Bildirir Defterdir (Bu defterler 1938-1939, 1939-1940, 1940-1941, 1941-1942 mali yıllar hakkındaki bilgileri içermektedir.) s. 138, 217.,

d. Sağlık işleri

Demiryolları bir ağ gibi ülkeyi sararken devletin sağlık politikasının gereği salgın hastalıkların önlenmesi ve demiryolu personelinin sağlık problemlerinin hızla çözümü için biri Ankara'da diğeri Eskişehir'de olmak üzere iki "Demiryolu Hastanesi" açılmıştır 36.

Devlet Demiryolları sağlık işleri, Umum Müdürlüğe bağlı bir Sıhhat İşleri İdaresi'sinde 71 doktor, 28 eczacı, 18 eczacı kalfası, 4 masa şefi, 5 memur, 77 hemşire, hastabakıcı ve hademedden oluşan bir kadro hizmet vermiştir 37.

Demiryolu Eskişehir Hastanesi daha önce revir durumunda iken genişletilerek hastane'ye dönüştürülmüştür. İki katlı olan hastane'de idare doktorlarının gönderdiği hastalar burada parasız tedavi edilmişlerdir.

Demiryolu Eskişehir Hastanesi'nde bir sene içinde (1935 yılı verilerine göre) yaklaşık 3500 hastaya bakılmış, bunlardan 546'sı yatarak tedavi görmüştür 38.

36. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 6 (Teşrinisani 1936), s. 58.

37. Vehbi Demir, "Devlet Demiryollarında Sağlık İşleri," Demiryollar Dergisi, Sayı 165 (29 ilk teşrin 1938) s. 875.

38. Demiryolu Dergisi, Sayı 135-136 (23 Mayıs 1936), s. 129-130.

Sıhhi imdat vagonları; Bir kazadan sonra olay yerinde sağlık yardımları ve hatta ameliyatlari yapabilecek ve yaralıları en yakın hastanelere rahatça ulaştırılabilecek bir sıhhi imdat vagonu hazırlanmıştır. Eskişehir hastanesi operatörünün emrinde bulunan bu vagona, bütün ameliyatlari yapabilecek araç ve gereçle donatılmış ameliyathane, sekiz hastayı rahatça yatırmak suretiyle taşıyacak hasta odası, doktor ve hastabakıcılar için ayrı odalar ve hastaların yemeğinin hazırlanması için bir de mutfak yer almıştır 39. Ayrıca, her işletme bölgesinde Sağlık Baş müfettişlik teşkilatları, revirleri, kısım doktorları ve eczaneleri ile personele sağlık hizmeti verilmiştir. Salgın hastalıkların çıkmasını ve yayılmasını önlemek için tephirhaneler (Buğuevi) ve seyyar etüvlerle personel ve erat sıhhi temizliğinden başka işletme ve merkezlerde tifo, tifüs ve çiçek aşılıarı yapılmıştır 40.

C. DEVLET DEMİRYOLLARI TEŞKİLAT KANUNLARININ GEÇİRDİĞİ AŞAMALAR

Mayıs 1924 yılında 506 sayılı kanunla katma bütçeli ve Nafia bakanlığına bağlı olarak çalışan Genel Müdürlük, Haydarpaşa- Ankara-Eskişehir-Konya ve Arifiye- Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rihtımının bütün bağlantılarıyla Hükümetçe satın alınmasını ve idare

39. Vehbi Demir, "Devlet Demiryolarında Sağlık İşleri," Demiryollar Dergisi ,Sayı 164,165 (29 İlk teğrin 1938), s. 877.

40. Milli Demiryolculuğumuzun XXI yılı, Alsancak Demiryolu Matbaası, 1944, s. 38,39.

edilmesini sağlamıştır. Bu kanunu üçüncü maddesiyle de, altısı Bayındırlık Bakanlığı'nın göstereceği adaylar arasında Bakanlar Kurulu'nca, üçü hükümetçe saptanarak kalanı uzman kişiler arasından gizli oyla seçilen 9 kişilik bir "İdare Meclisi" kurulmuş ve Genel Müdür de bu meclisin doğal üyesi kalmıştır. İdare Meclisi'nin görevleri : Bütçe ve ek ödenek tekliflerinin incelenmesi ve saptanması; Bayındırlık Bakanını uygunluğunu onaylayacağı tarifelerin değişiklik tekliflerinin incelenmesi; yıllık sayımın incelenmesi ve onayı; idari yönetmeliklerin incelenmesi ve onayı; Genel Müdürün isteği üzerine Şube Müdürleri ile Daire Başkanlarının saptanması ve atamalarıyla ilgili karar verilmesi; Aylık rapor ve ölçeklerin incelenmesi; hat işleriyle ilgili Genel Müdür ve İdare Meclisi üyesi tarafından yapılacak tekliflerin ve Bayındırlık Bakanlığı'nca göndereceği diğer işlerin görüşülmesi ve incelenmesi idi 41.

Görüldüğü gibi, Anadolu Demiryolları Hükümetçe satın alındıktan sonra oluşturulan işletme Genel Müdürlüğü'nün kontrol organı olan "İdare Meclisi" bugünkü İktisadi Devlet Teşekkülleri Yönetim Kurulları'na benzer bir özellik taşıdı.

1. 1042 Sayılı Teşkilat Kanunu:

1.6.1927 tarihinde yürürlüğe giren 1042 sayılı Teşkilat kanunu o tarihte var olan, inşa edilmekte veya sonra inşa edilecek olan Devlet Demiryollarını ve hatların sonundaki limanları işletmek ve inşa etmek üzere Bayındırlık

41. "Devlet Demiryolları Teşkilat Kanunlarının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış" Demiryol Dergisi, sayı 9 (Haziran 1952), s. 59.

Bakanlığı'na bağlı katma bütçeli ve tüzel kişilikli "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" kurulmuştur 42. Bu kanunun altıncı maddesi ile idarenin , borçlar, ticaret kanunları gibi özel kurumlara uygulanan hükümlere bağlı olduğu belirtilmiştir. Böylece kurulması sağlanan idare , devlet daireleriyle şirketler arasında özel bir statü kazandırılmıştır.

Gerçekten, idare-i Umumiye, yukarıdaki maddeye göre, iç işlerinde(özel ve tüzel kişiler, memurlar ve hizmetlileriyle olan ilişkilerinde) amme kanunlarına göre değil, özel hukuk adı altında toplanan kanunlara göre hareket etmek zorunda kalmıştır 43. Yine altıncı madde gereğince Bakanlık bütçesi içinde yer alan devlet dairelerininbağlı olduğu idari Hukuk yolu kendi memurlarına kapalı tutulmuştur. Aynı maddenin son fıkrasına göre idarenin para ve mallarını çalan veya her ne şekilde olursa olsun kötüye kullanan personel devlet personel ve devlet memurları hakkında uygulanan "Memurin Muhakematı Hakkındaki Kanunu"un saptadığı idari rejime değil doğrudan doğruya genel hükümlere bağlı tutulmuştur.

Kanunun 7. Maddesiyle oluşturulan ve 8,9,10,11,12,13 üncü maddelerinde 9 kişiden oluşan üyelerin ne şekilde seçilecekleri ve atamalarının yapılacağını açıklayan idare Meclisi'nin görev ve yetkileri şu şekilde bilirlenmişti: Müdüriyet-i Umumiye'de bağlanan bütçenin ,

42. Nafia Vekaleti, Demiryollarını Alakalandıran Kanun ve Nizamnameler Mecmuası, Haydarpaşa, Demiryollar Matbaası, 1937, s. 7-17.

43. "Devlet Demiryollarınının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış" Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 59

ek ödeneğin ve kadro tekliflerinin incelenmesi ve onayı; Devlet Demiryolları ve Limanlarına ait Müdüriyet'i Umumiye'den gönderilen tekliflerin incelenmesi; Müdüriyeti Umumiye'ye gönderilen bütçe ve bilançoların incelenmesi ve onaylanması; Müdüriyeti Umumiye'nin teklifi üzerine idarei Umumiye ve Merkez dairelerinin başkanları ile inşaat ve işletme müdürlerinin tayin ve azilleri hakkında karar verilmesi; Hatlar ve Limanlar işlerine ait Müdürü Umumi ve Meclis-i İdare üyesi tarafından verilecek tekliflerin incelenmesi ve Bayındırlık Bakanlığı tarafından havale edilecek özellikler hakkında görüş bildirilmesi; Müdürü Umumi'nin teklifi üzerine bütçeyi kontrol etmek ; Bütçedeki ödeneği bozmamak koşuluyla Genel Müdürün teklifi üzerine kadrolarda değişiklik yapılması; idarei Umumiye alım satımları hakkında talimatname düzenlenmesi; Bütçe Kanunu ile verilen yetki çerçevesinde borç sözleşmesi , kredi ve satış işine, çeşitli nakliyat şirketleriyle sözleşme imzası, işletmede 25 bin ve inşaatda 100 bin lirayı kapsayan sözleşme ödemelerini yerine getirme ve 10 bin lirayı kapsayan gayri menkullerin alım ve satımıyla ilgili Genel müdür tarafından olagelen tekliflerin incelenmesi ve onaylanması; memurlar ve hizmetlilerle ilgili işler hakkında Müdüriyeti Umumiye'ce düzenlenen yönetmeliklerin incelenmesi ve onaylanması; memurlar ve hizmetlilerin Tasarruf ve Muavenet Sandığı yönetmeliğinin incelenmesi, onaylanması ve hesaplarının kontrol edilmesi; Müdüriyeti Umumiye ve İşletme Müdüriyet'leri teşkilat ve görevleriyle ilişkin yönetmeliklerin incelenmesi ve onaylanması; idarei Umumiye'nin manevi kişiliğine ait her türlü hukuki anlaşmazlıklarda 10 bin kadar olanları sulh ve ibra kazanılması şüpheli davaların açılmasından veya izlenmesinden vazgeçilmesi; Zabıta ve İşletme tüzüklerinde konu olan parasal cezalara ait dava veya isteklerin kaydını silme ile ilgili kararın kabul

edilmesi ile her üç ay sonunda bu kararın özetinin yer aldığı cetvelin tamamlanıp Bayındırlık Bakanlığı'na sunulması. Ayrıca, bu Kanunu 19. maddesinde demiryollarında , liman ve rıhtımlarında uygulanacak tarifelerin saptanacağı da belirtilmiştir 44.

Bir tarife kanunu o zamana kadar hazırlanmadığından Haydarpaşa İmtiyaz Sözleşmesi'siyle Anadolu Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verilmiş olan yetkide ve 1042 sayılı kanunu geçici 4. maddesine göre şirket zamanındaki esas tarifeleri oranları artırılarak uygulanmıştır. Bu faslın 19-22' inci maddelerinde de tarifelerin İdare Encümeni'nin onayı ile uygulanacağı veya kaldırılacağı ve indirimli tarifelerin uygulanmasında üç gün ve kaldırılmasında da otuz gün önce ilan edilmesi gerektiği ve tarifelerin çeşitli kişiler ve kuruluşlar için gerek ücret ve gerekse diğer şartlar konusunda herhangi bir ayrıcalık içeren kurallar taşıyamayacağı, şirket demiryollarına ise karşılıklı idari nakliyat için tenzilatlı tarifelerin uygulanabileceği belirtilmiştir.

Kanunun 23-25 maddelerinde parasız ve yarım ücretli idari taşımadan, 35-38 maddelerinde inşaat ve işletme işletme işlerine ait yetkilere yer verilmişse de bu maddelerin önemli bir kısmı 1483 sayılı kanunla kaldırılmıştır. Kanunun 39'uncu maddesi, idarenin 1050 sayılı "Muhasebi Umumiye Kanununa" bağlı bulunmadığını, hesapların ticari ve sınıai kurumlarda cari esaslara göre düzenleneceğini; 40'inci maddesinde de, alım ve satım yöntemlerinin 2490 No.lu Artırma, Eksiltme ve ihale kanununa bağlı olmayıp

44. "Devlet Demiryolları Teşkilat Kanunlarının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 60.

idare Meclisi'nce düzenleneceği; Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanacak yönetmelik ile saptanacağı açıklanmıştır 45.

1042 sayılı kanunun birinci maddesiyle kanun tarafından "Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi" adı verilerek bir devlet dairesi özellikleri kazandırılmıştır. Fakat, geniş yetkili idare Meclisi ile kurumlar ve mamurlarıyla olan ilişkilerinde özel hukuk hükümlerine bağlı olan idare, bir devlet dairesi görünümünden çok özel bir kurum ve şirket görünümü ve özelliği taşımıştır. Bu durum hizmetlerin verilmesi sırasında hızla karar alma özgürlüğü sağlamıştır.

1. 1483 Sayılı Teşkilat Kanunu

1. 6.1929 tarihinde yürürlüğe giren bu kanunla, 1042 sayılı Teşkilat Kanununun yukarıdaki birinci maddesine "gereken yerlerde dalgakıran ve basit liman yapmak" gibi bazı görevler de eklenerek idarenin yetkileri biraz daha genişletilmiştir 46. Ayrıca, iş başına seçimle gelen ve daha geniş yetkilere sahip bulunan idare Meclisi yerine bünye içinde oluşturulan "İdare Encümeni" kurulmuştur. Bu Encümen, Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcısı, Teftiş ve Tetkik Kurulu Başkanı, Maliye ve Muhasebe Dairesi Başkanı ve Hukuk Müşavirinden oluşmakta idi. Bu kanun kararıyla,

45. "Devlet Demiryolları Teşkilat Kanununu Geçirdiği Safhalara Bir Bakış," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 61.

46. Nafia Vekaleti, Devlet Demiryollarını Alakalandıran Kanun ve Nizamnameler Mecmuası, s. 19-23.

kuruluş içinde yetişmiş, uzman kişileri bünyesine alan idare Encümeni güçlendirilmiştir. Alınacak kararların işletme gereklerine ve işletme ekonomisine daha uygun olmasını sağlanmış ise de, idare Meclisi'ne verilen yetkileri azaltmıştır.

1483 sayılı Teşkilat Kanunu'na göre kurulan idare Encümeni'nin yetkiler: Ulaştırma Bakanı tarafından gerek görüldüğünde demiryoluna ait işler hakkında yazılı olarak görüşünü bildirmek; Genel Müdür tarafından bırakılan Bütçe ek ödenek ve kadro tekliflerini, aylık ve yıllık hesap bilançolarını incelemek, gelir ve giderlerin incelenmesine ait evrakların şekillerini çeşitlerini de değişikliklerini saptamak; Genel Müdür'ün teklifi ve Ulaştırma Bakanını onayı ile, idare ve memurlara ait yönetmelikleri, genel tarifeleri, bütçeden aktarmaları, kanunla yetki verilmiş olan borç ve para alım işlemlerini, kredi ile satın almaları, avans ödemesi gereksin veya gerekmesin işletmede 5 000, inşaatta 100 000 liraya kadar olan işler (Gayri menkullerin alım ve satımında 25 000 liraya kadar olan kararları Genel Müdür vermiştir), Ayrı ve acele giderler için mutemetlere avans verilmesi (1 000 liraya kadar olan kararlar Genel Müdür tarafından verilmekte idi.), Umumi idare'nin manevi kişiliğine ait işletmelerden ileri gelen 10 000 liraya kadar olan yasal uyumsuzluklar, sulh ve ibra hakkında karar verilmesi (10 000 liradan fazla olanlar için hazinenin görüşü alındıktan sonra Bakanlar Kurulu'nca verilmiştir.), Zabıta ve işletme yönetmeliklerinde yer alan para cezalarına karar verilen davaların kaydını silmek için karar verileceği açıklanmıştır 47.

47. "Devlet Demiryolları Teşkilat Kanunlarının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 61,62.

7'inci maddeye göre, Encümen kararı ile doğrudan doğruya Genel Müdür tarafından yapılacak işlerde, Genel Müdür'le Encümen arasında çıkacak ayrılıklar Ulaştırma Bakanı tarafından kesinlikle çözümleneceği belirtilmiştir.

Yukarıda belirtildiği gibi, idare , 1042 sayılı Teşkilat Kanununu 6'ıncı maddesine göre, kişiler kurumlar ve memurlarıyla olan yasal ilişkilerinde özel kurumlar ve şirketler hakkındaki kanunları uygulamakla beraber bütçeye ait işler ve giderlerden dolayı da 1784 sayılı kanun gereğince devlet daire ve kurumları hakkında uygulanmakta olan 1050 sayılı kanun ve Sayıştay'ın denetlemesine bağlı kılınmıştır.

Kamu hizmetini aksatmaksızın gerçekleştirmek zorunda olan idare , yalnız "Muhasebei Umumiye Kanunu"nun sınırlayan hükümleriyle başbaşa bırakılmış, diğer yandan dinamik hareketlerini köstekleyen 2490 sayılı "Artırma, Eksiltme ve ihale Kanunu'na bağlı tutulmak suretiyle 1042 sayılı kanunun 5'inci maddesinin hem metnine hem de ruhuna tamamen ters bir rejim içine sokulmuştur. Bu sistem yüzünden idare, gerek savaştan önce, gerekse II.Dünya Savaşı'nın sürdüğü yıllarda hareket özgürlüğüne sahip olmadığından dolayı bir sıkıntı içine düşmüş ve bütçesini zararla kapatmıştır 48.

48. "Devlet demiryolları Teşkilat Kanunlarının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 62.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1933-1939 DÖNEMİNDE UYGULANAN DEMİRYOLU POLİTİKASI VE
İNŞAAT ÇALIŞMALARI

A. DEVLETÇİLİK POLİTİKASI VE DEMİRYOLLARI

1931 Ocağında İzmir'de Mustafa Kemal, Devletçilik kavramı üzerinde duran bir konuşma yapmıştır. Bu konuşmada ilk kez Halk Fırkası programının bir unsuru olarak devletçilikten söz edilmiştir. " Fırkamızın takip ettiği program... İktisadi Nokta-i Nazardan devletçidir... Halkımız tab'an devletçidir ki her türlü ihtiyacı devletten talep etmek için kendisinde bir hak görüyor. Bu itibarla milletimizin tebayii ile fırkamızın programında tamamen bir mutabakat vardır " 1.

M. Kemal'in C.H.F. programının bir unsuru olarak gösterdiği devletçilik, bir kaç ay sonra biçimsel olarak da parti programına girmiştir. 1931 yılının mayıs ayında C:H:F.'sının üçüncü büyük kongresi toplanmış, Kongrede C.H.F.için kabul edilen program, Fırkanın temel ilkesini ve bu arada devletçiliği de kapsamıştır: " Ferdi mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete erdirmek için milletin umumi ve yüksek menfaatlerinin

1. Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, Ankara, 1982, s. 60.

icap ettiği işlerde bilhassa iktisadi sahada devleti fiilen alakadar etmek muhim esaslarımızdandır" 2.

1933-1939 yılları arası, Türkiye demiryollarının, denizyollarının ve liman ve rıhtım işlerinin tamamının devletleştirildiği bir dönemdi. Ekonominin herhangi bir diğer kolunda, kamu sektörünün bu derece ve hızla eğemen olduğu görülmemiştir 3. Bu durum, hükümete demiryollarının devlet eliyle kurulup işletilmesi gibi alanlarda hareket serbestisi kazandırmıştır. Ayrıca, bu dönemde demiryollarıda, gerek inşa, gerek işletme faaliyetleri bakımından çok hızlı gelişmelerin kaydedildiği çok yoğun ve çok verimli çalışmalar yapılmıştır. Örneğin; 1935'te 6 639 km. olan toplam demiryolu uzunluğu 1940 yılında 7 381 km.'ye ulaşmıştır. Böylece yılda ortalama 160 km demiryolu inşa edilmiş ve bu inşaatları Türk müteşebbis ve mühendisler gerçekleştirmişlerdir 4.

Demiryolu inşaatında, bir önceki dönemde olduğu gibi , hem iç borçlanma hasılatı hem de vergi gelirleri kullanılmıştır. Üstelik para rejiminde, Türkiye Hükümetin döviz alım satımı üzerinde tekel koymas (Kambiyo Tekeli) yabancı sermayenin girişini iyice sınırlandırmıştır. Nitekim, bu tarihten II. Dünya Savaşı' ndan sonra yeniden

2. C.H.F. Niznamesi ve Proğramı, Ankara, TBMM Matbaası, 1931, s. 31.

3. Cumhuriyet Dönemi Türkiye ekonomisi 1923-1978, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1980. s. 280.

4. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 280.

t şvik rejimi kabul edilinceye kadar Türkiye'ye Yabancı yatırım sermayesi hemen hiç girmemiştir 5.

Diğer yandan, aynı dönemde yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi ve işletilmesinin devlete devri çalışmaları da sürdürülmüştür. 1935' te zaten 815 km.'ye inmiş olan Yabancı şirketlerce işletilen hat uzunluğu 1940'da 434 km.'ye düşmüştür. Bu miktar aynı tarihte devletçe işletilmekte olan 6 947 km.'lik yolun ancak %62'sini oluşturmuştu. Yabancı demiryolları ve bunları tamamlayan limanların millileştirilmesinde kullanılan araç, bu dönemde de uzun vadeli diş borçlanma ile olmuştur. Başta demiryolları ve limanları olmak üzere imparatorluktan kalma yabancı imtiyazlı şirketlerin borçlanma yoluyla devletleştirilmesi, II. Dünya Savaşı öncesinde diş borçlarımız içinde en büyük payın bu kaynaktan oluşmasına neden olmuştur 6.

Demiryolları şebekesinin uzatılması ve şirketlerce işletilen hatların millileştirilmesiyle birlikte donanımda da yani lokomotif ve vagon gibi araçlarda gelişme, bağlanmış olduğu taşıma çalışmalarının hızla artışından anlaşılmakla beraber bu konuda, bir önceki dönem için olduğu gibi bu döneme ait olarak da yayınlanmış bilgiler mevcut değildir. Bu konudaki istatistikler en erken 1940 yılına ait bulunmakta onu takip eden ilk yıllarda da devam etmektedir. 1940 rakamlarına göre demiryollarımızda hepsi buharlı olmak

5. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 280.

6. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 280.

üzere 684 lokomotif, 11 otoray ve 922'si yolcu taşımaya mahsus 13 147 vagon yer almıştır 7.

1. Demiryolu İşletmesi: Taşıma

Yolcu Sayısı:

<u>1933</u>	<u>1935</u>	<u>1940</u>
5 261 148	11 565 000	30 326 000

Yolcu Kilometresi:

<u>1935</u>	<u>1940</u>
630 000	2 113 000

1923-1935 döneminden farklı olarak bu dönemde uzun mesafe yolculuğunda da banliyö yolculuğuna yakın bir gelişme sağlandığından, yolcu km'sine göre gelişme daha belirgin hale gelmiştir.

Taşınan Yük:

<u>1933</u>	<u>1935</u>	<u>1940</u>
2 159 000 ton	3 099 ton	6 585 ton

Yük ton Km.:

<u>1935</u>	<u>1940</u>
653 000 ton	2 005 000 ton 8.

7. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 280,281.

8. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 281.

Yük ton km.'sindeki gelişmenin % 207, taşınan yük ağırlığının %112 artmış olması, demiryolu şebekesinin ülkenin birbirinden uzak bölgeleri arasında eşya naklinin gittikçe kolaylaştırılmış olduğunu göstermektedir. Ancak demiryolu işletme işleriyle ilgili olarak 1940 yılı için verilen bütün rakamların savaş hazırlığı ile ilgili çalışmaları da yansıtmaktadır. Başka bir deyişle, karşılaştırılan yıllar arasında insan ve eşya taşımacılığında görülen büyük artışa kısmen savaş koşulları neden olmuştur.

2. 1933-1939 Dönemi Demiryolu İnşaatı

Uygulanan Demiryolu siyaseti ile 1924 yılından itibaren hızlı bir inşaat programının uygulanmasının sonucunda, Ülkeyi bir baştan öbür başa kadar demirden ağ şeklinde ören demiryollarının yıllara göre dağılımı şu şekilde olmuştur:

1925	203 km.
1926	250 "
1927	523 "
1928	595 "
1929	783 "
1930	1 243 "
1931	1 390 "
1932	1 688 "
1933	1 860 "
1934	2 012 "
1935	2 363 "
1936	2 670 " 9.

Bir demiryolunun nasıl yapıldığını, ne gibi zorluklarla karşılaşıldığını anlamak için bazı örneklerden yola çıkmak gerekir:

400 km. uzunluğu olan Irmak-Filyos hattında,

36 122 175	kg.	çimento
1 267 400	"	su kireci
256 000	"	dinamit
24 250	"	lağım barutu
437 682 489	"	kopon ray
474 383	"	potrel

Toplam: 475 827 697 kg çeşitli malzeme ve 4 100 kg erkose alit ile 1 639 750 tane lağım kapsülü ve 1 538 495 metre uzunluğunda lağım fitili kullanılmıştır.

1936 yılına kadar Sivas - Erzurum hattında: 151 000 metre küp taş veya tuğla, aynı yıl içinde Sivas-Malatya hattında 127 metre küp taş veya tuğla kullanılmıştır. Bu malzeme için harcanan çimento miktarı ise 22 600 ton olmuştur. Ayrıca, 22 400 ton da demir kereste gibi diğer inşaat malzemeleriyle birlikte 45 000 ton gibi yüksek bir sayıya ulaşmıştır 10.

Bütün bu malzemenin yılın uygun mevsiminde bahar ve yaz aylarında yani altı ayda taşındığı varsayılırsa 1,5 tonluk kamyonlardan 160 tanesinin her gün çalıştırılmış olduğunu söyleyebiliriz. Bu da çok hummalı bir çalışmanın yapıldığını göstermektedir. Bu çalışmaların düzgün bir şekilde yapılabilmesi ve malzemenin taşınması için

10. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 19,20.

yolların uygun olması gereklidir. Bu nedenle, inşaat taaahüt sözleşmelerine demiryolu güzergahına yakın olmak üzere servis yolları inşaatı zorunluluğu getirilmiştir. Servis yolları patika yolları olmayıp, kamyon ve otomobillerin her mevsimde geçebilecekleri genişlikte ve dayanıklılıkta yapılmıştır 11.

Bu yollar, Demiryolunun inşaatı sonunda , yerel yönetimlerin idaresine bırakılarak, servis yollarının iyi bir şekilde korunması, yöre halkının kullanımına elverişli olacak şekilde bakımının sağlanmasından sorumlu tutulmuşlardır. Böylece, demiryolları inşaatıyla birlikte ülke ikinci derecede karayollarına kavuşmuştur 12.

Demiryolu siyasetinin olumlu gelişmelerinden birisi de, Türk insanına demiryollarında çalışabilmek olanağını yaratmış olmasıdır. Örneğin; Malatya-Çetinkaya hattında çalışan işçilerin sayısı 1936'ya kadar 1 962 179 ulaşmıştır. Bu durumda günde çalışan işçi sayısı 2 017 kişidir. Diğer hatlarla birlikte hesaplandığında demiryollarında çalışan işçi sayısı günde 8 000 kişiyi bulmuştur 13.

11. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 20,21.

12. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 22.

13. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 27,28.

Demiryolu inşaatı sırasında; yürüyen dağlarla, kayan yarmalarla, dibi sağlam bulunamayan temellerle, ve içlerinde su hücumları bulunan tünellerle, uğraşmak, demiryol inşaatçılığının en zor mücadele alanları olmuştur.

a. Filyos-Zonguldak Hattı

1927 yılında Ankara'nın doğusundan bir kömür hattı inşasına başlanmıştı. 391 km. uzunluğundaki bu hat Zonguldak'ın zengin taşkömürü havzasını ülkenin iç kısımlarına bağlayacaktı 14.

Filyos-Zonguldak hattı, sözleşmelere göre a) Fiyos-Çatalağzı, b) Çatalağzı-Zonguldak gibi iki inşaat bölgesine ayrılmıştı. Çatalağzı istasyonu, kömür havzasının başlangıç noktasında ve senede en az 200 000 ton kömür çıkarılan Kilik Ocakları bu alanda yer alması nedeniyle çok önemli bir bölge idi. Hattın güzergahı üzerinde toplam 8 000 metre uzunluğunda 37 tünel yer almıştır. Bunların içinde en önemlisi Zonguldak'ı sırtında tutan ve şehri baştan başa delip geçen 1 487 metrelik tüneldi. Bu tünelin inşası sırasında beş, altı kömür damarıyla karşılaşmış bunlar kesilerek kargirle örülmek suretiyle ilerlenebilmişti. Hatta bu damarların birinde işlenmiş bir ocağın dekovil raylarına bile rastlanmıştı 15. Ayrıca, üzerinde 27 istasyon, 1368 adet menfez ve köprü yer almıştır. Filyos- Zonguldak hattının

14. "Irmak-Filyos Hattının Açılma Töreni," Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 6 (İkinci Teşrin 1935).

15. Bayındırlık İşleri Dergisi, sayı 5 (Birinci Teşrin 1936), s. 10-23.

inşaatı için Devlet hazinesinden 45 milyon lira harcanmıştır 16.

Toplam uzunluğu 25 km. olan Filyos-Zonguldak hattı engebeli bir araziden geçmesi nedeniyle demiryollarının içinde en masraflılarından birisi olmuş ve ancak, Irmak'tan Çankırı'ya kadar olan kısmı 1931'de, Zonguldak'a kadar olan ikinci kısımda 1935'de bitirilebilmiştir. Filyos ile Çatalağzı arası tahmili bedeli 2 200 000 lira olan 15 km.'lik kısmının inşaatı Mühürdarzade Abdurrahman Bey'e ihale edilmiştir 17.

b. Sivas-Erzurum-Çetinkaya-Malatya Hattı

4.9.1923 yılında yapımına başlanan Sivas-Erzurum Demiryolu'nu işletmeye açılmış olan 178. km.'sinden sonraki inşaatına devam edilmiştir. Hattın geçtiği arazinin sarplığı ve boğazların dönemeçli olması yüzünden karşılaşılan zorluklarla savaşılmak suretiyle günde ortalama 800 m. ray döşenmiştir.

Fırat nehrinin önemli kollarından olan Karasu'nun suladığı verimli ovanın ortasında bulunan Erzincan; Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerinden olduğu için demiryolunun Erzincan'a gelmesi Erzincan ovasının Zırai bakımdan kalkınmasını kolaylaştırmıştır Erzincan oldukça önemli bir bölgenin pazar yeri olduğu gibi Kayseri'ye ve Batı Anadolu'ya gönderilen kasaplık hayvanların da transit

16. "Irmak-Filyos Hattının Açılma Töreni," Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 6 (İkinci Teşrin 1935), s. 65.

17. Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 2 (Temmuz 1934), s. 94.

merkezidir. Bu nedenle bölge demiryolları ile diğer merkezlere bağlandıkça bölgenin ekonomik bakımından canlılığı gittikçe artmıştır 18.

1935 yılında	112	km.deki		Çetinkaya	istasyonuna
1937	"	177	"	"	Divrik "
1937	"	234	"	"	Ilıç "
1938	"	338	"	"	Erzincan "
1940	"	553	"	"	Erzurum " 19.

Bu hatla beraber Malatya birleştirme hattına da aynı zamanda başlanmıştır. Bu hattın uzunluğu 140 km. olup Sivas-Erzurum hattının 112'nci kilometresindeki Çetinkaya istasyonu ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattı üzerinde Malatya istasyonu ile birleştirilmiştir. 29 Haziran 1933 yılında yapılan bir sözleşme ile Sivas-Erzurum-Çetinkaya-Malatya hatları yerli bir gruba ihale edilmişti. Bu hatlardan 548 km. olan Sivas-Erzurum hattı 20 ekim 1930'da, 143 km. olan Çetinkaya - Malatya hattı 1937'de işletmeye açılmıştır 20. Bu hattın bütün malzemesi ile birlikte

18. Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 2(Temmuz 1938), s. 145-150.

19. "Türkiye Cumhuriyetinin Yaptığı Yeni Hatlardan Sivas-Erzurum Hattı," Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 12 (Mayıs 1935), s. 84.

20. Ahmet Onur, a.g.e., s. 59.

genel masrafı 9 milyon lira olup kilometre masrafı ortalama 65 bin lirayı bulmuştur 21.

c. Fevzipaşa-Diyarbakır ve Irmak- Filyos Hattı

1927 senesinde Hükümet, Fevzipaşa'dan Malatya'ya ve Ergani üzerinden Diyarbakır'a kadar "Bakır Hattı" denilen bu hattın inşasına başlamıştı. Ayrıca, Elazığ'a kadar giden bir şube hattı inşaatına başlanmış ve bu hat 1 Temmuz 1934'de Eleziğ'a varmıştır 22. Fevzipaşa-Diyarbakır-Eleziğ hattının 1931'de Malatya'ya kadar olan bölümü tamamlanarak işletilmeye açılmıştır. 1935'de ise hattı yapımı Diyarbakır'a kadar gelmişti. böylece bakır madenin kolaylıkla Mersin Limanı'na taşınması sağlanmıştır 23. Hattın güzergahı Malatya, Elazığ, Maraş, Diyarbakır ve Gaziantep gibi illerin merkezlerinden ve bakır madenini çıkarıldığı Ergani'den geçmesi iktisadi önemini artırmıştır.

1927 yılı şubat ayında yapılan bir sözleşme ile Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır ile Irmak-Filyos hatları bir işveç Grubuna ihale edilmişti. 409 km. olan Irmak Filyos hattı 12 Kasım 1935'de, 503 km. olan Fevzipaşa-Malatya-

21. " Türkiye Cumhuriyetinin yaptığı Yeni Hatlardan Sivas-Erzurum Hattı," Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 12 (Mayıs 1935), s. 84.

22. Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 2 (Temmuz 1934), s. 83.

23. Ahmet Onur, a.g.e., s. 58.

Diyarbakır hattı 20 Kasım 1936'de tamamlanarak işletmeye açılmıştır 24.

Önce güney hattının inşası için çimento, kereste, ray, travers gibi önemli miktarda inşaat malzemesini taşımak için Mersin limanında betonarme bir iskele yapılmış ve üzerine 4 vinç konulmuştur. Aynı amaçla Filyos (Karadeniz) limanında da iki vinç ile bir ahşap iskele yapılmıştır 25.

d. İltisak (Bağlantı) Hatları

Cumhuriyetin ilk yıllarında, ana hatları birbirine bağlayan ve böylece demiryollarına ağ görünümünü kazandıran iltisak hatlarının yapımına da önem verilmiştir. Bunlardan en önemlilerini şu şekilde sıralıyabiliriz:

- Boğazköprü-Kardeşgediği iltisak hattı; Ankara-Kayseri hattının Boğazköprü istasyonundan ayrılarak Bağdat hattı üzerindeki Kardeşgediği istasyonuna bağlayan bu hattın uzunluğu 171.816 kilometredir. 31.11.1933 tarihinde işletmeye açılmıştır. Daha önce, Adana-Ankara arasındaki taşıma Eskişehir-Konya yolu ile yapılmakta idi. Bu yol üzerinde 1.067.160 kilometre olan uzunluğu katetmek zorunda kalınırken, Boğazköprü-Kardeşgediği iltisak hattı

24. Ahmet Onur, a.g.e., s. 59.

25. Hüseyin Yakup, " Cumhuriyet Bayramının 10 uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryolculuğumuza Umumi Bir Bakış," Demiryollar Mecmuası, Sayı 104-105 (I.Ve II.Teşrin 1933) , s. 492.

yapıldıktan sonra bu yön üzerinde yapılan Ankara-Adana yolculuğu ve bütün taşıma 673.464 kilometreye inmiştir. Böylece, bu iltisak hattının inşası, Ankara-Adana yolculuğunu 393.696 km. kısaltmıştır 26. Ayrıca, Toros Ekspres Hattı önceleri (Haydarpaşa-Eskişehir-Afyon-Konya) üzerinden giderken bu iltisak hattının açılmasından sonra Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara-Boğazköprü-Kardeşgediği yönünde işlemeye başlamıştır. Bu iltisak hattı incesu, Develi-Karahisar ve Bor kazalarının çok yakınından ve Niğde vilayetinde içinden geçmiştir. Elma yetiştiriciliğinde Türkiye'nin önemli illerinden birisi olan Niğde demiryolları aracılığıyla elmalarını taşımaya başlamış, böylece bütün yurttan tanınmaya başlamıştır. Meyvacılık ve bağcılık gelişirken şarapcılığın önemi artmış ve şarap ihracatına başlanmıştır. İçme suları bol ve saf olan Bor, Adana ve civarına demiryolları aracılığıyla su göndermeye başlamış, Adana'nın sıcağından kaçmak isteyenler için huzur verici bir sayfiye yeri olmuştur 27.

Bu nedenle özellikle yaz mevsiminde Bor-Adana arasında trafik oldukça artmıştır. Görüldüğü gibi, Boğazköprü-Kardeşgediği iltisak hattı mesafeyi kısalttığı için, bölgenin iktisadi üretim kapasitesini ve demiryollarında yolcu taşımacılığını artırmıştır.

- Kütahya -Balıkesir iltisak Hattı: Ankara- Balıkesir hattı Afyon-Manisa yönünde 955 kilometre iken Kütahya-

26. "İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 590.

27. "İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 591.

Balıkesir iltisak hattının inşasından sonra Ankara-Balıkesir yolculuğu 593 kilometreye inmiştir. Böylece bu hat Ankara-Balıkesir arasındaki uzaklığı 362 kilometre kısaltmıştır 28.

- Afyon-Karakuyu iltisak Hattı: 1935 yılının demiryol inşaat çalışmalarının en verimlilerinden biri Afyon-Karakuyu hattı olmuştur. Çünkü hattın keşfi, ihalesi ve 113 km olan uzunluk üzerindeki her türlü çalışma ve inşaatın yapımı 14 ay gibi kısa bir süreye sığdırılmıştır. Hattın inşasına 25 Ağustos 1934 de Afyon, 2 Ekim 1935 de Karakuyu yönünden başlamıştı. İnşaat 29 Ekim 1935 de Cumhuriyet bayramında bitirilmiş ve 1936 mayısında işletmeye açılmıştır 29.

Afyon Eğirdir arası İzmir Yönünde, İzmir'de aktarma yapılarak suretiyle yolculuk 891 kilometre sürerken, Afyon-Karakuyu iltisak hattı yapıldıktan sonra Afyon-Eğirdir yolunu 192 kilometreye indirmiştir.. Böylece bu iltisak hattı Afyon-Eğirdir demiryolu ulaşımını 699 kilometre kısaltmıştır 30.

-Sivas-Malatya iltisak Hattı: Ankara'dan Diyarbakır'a ulaşım önceleri Ankara-Boğazköprü, Ulukışla-Fevzipaşa-

28. "İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 591.

29. " Afyon-Karakuyu İltisak Hattı," Demiryolu Dergisi, Sayı 164-165 (29 İlk teşrin 1938), s. 926.

30. "İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 592.

Malatya yoluyla 1 319 kilometre üzerinde yapılırken Sivas-Erzurum hattının Çetinkaya istasyonundan ayrılarak güneye sarkan ve Malatya-Fevzipaşa-Diyarbakır hattı ile birleşen iltisak hattı yapıldıktan sonra taşıma 1 111 kilometre üzerinden yapılmaya başlanmıştır.. Bu durumda iltisak hattı demiryoluna 208 kilometrelik bir süre kazandırmıştır 31.

Yukarıda adı geçen iltisak hatları seyahat sürelerini ve taşıma yolunu kısalttığı gibi tarife bakımından da ulaştırma ücretlerini de halkın yararına olmak üzerine düşürmüştür.

Bundan başka, iltisak hatları, ülkemizin coğrafi yeri ve jeolojik özellikleri nedeniyle sel sularının taşkınlarına uğrayan bölgelerde hatlar üzerinde meydana gelebilecek herhangi bir arıza nedeniyle ulaşımın durması durumunda alternatif demiryolunu kullanabilme olanağını sağlamıştır.

e. Köprü Bakım ve Onarım İşleri

Demiryolları hatları üzerinde bulunan köprülerin bakım ve onarım işleri demiryollarının sağlıklı çalışması için gerekli görülmüş ve büyük özen gösterilmiştir. Ayrıca, zaman içinde bir çok tahta köprü betonarme olarak yeniden inşa edilmiştir. Yapılan çalışmalar hakkında bir fikir vermesi için bunlardan bazıları aşağıda belirtilmiştir:

1934 yılında; Osmaneli-Mekece arasında 2x50 00 m. lik köprünün eskisi sökülme suretiyle yeniden inşa

31. "İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 592.

edilmiştir. Adana-Ceyhan arasında Seyhan ve Ceyhan köprüleri adlarını taşıyan 4x54+96 m. ve 4x50 m. açıklığındaki köprülerin traversleri değiştirilmiştir. Ankara-Kayseri bölümünde çatlak köprü yeniden inşa edilmiştir. Doğançay istasyonu Arifiye yönünde 20 m.lik köprü yenisiyle değiştirilmiştir. Alayunt-Kütahya arasında 3x10.00m. açıklığındaki köprü yenilenmiştir. Karaköy-Bozöyük arasında 15,00m.lik Geyve istasyonu Doğançay yönünde 25 m. lik köprüler atölyede yapılan yenileri ile ve Mamure civarındaki köprülerin traversleri değiştirilmiştir. Ankara-Kayseri arasındaki 2x3m. lik köprü için dik inşa edilmiştir. Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde 6 00 m. lik köprüye ek olarak bir beton köprü inşa edilmiştir 32.

1935 yılında; Büyükderbent-Sapanca arasında 1x15.00 m. , Karaköy-Yayla arasındaki 20 m. ve Geyve-Doğançay arasındaki 15 m. lik köprüler atölyede yapılan yenileri ile değiştirilmiştir. Samsun hattında, Beydeğirmenti civarındaki köprülerin revizyonu yapılmıştır. Mersin istasyonu genişletme çalışmaları nedeniyle istasyon içinde bulunan köprüler uzatılmıştır. Konya-Cumra arasında 15 00 m. lik köprünün onarımı yapılmıştır. Bandırma-Balıkesir arasındaki köprüler boyanmıştır. Bilecik-Karaköy arasındaki köprüler de onarım ve boya işleri yapılmıştır. Konya-Çumra arasında 2 adet 4 ve 1 adet 3.m.lik köprü, Karaca-İlyas-Mersin arasında çeşitli köprüler petonarmeye dönüştürülmüştür. Mersin-Tarsus arasındaki köprülerde betonarme olarak yeniden

32. "Cumhuriyet Devrinin Son Beş Senesinde D.D.Yolları İşletme Şebekesinde Yapılan Tesisat ve Tevsiat," Demiryollar Dergisi, Sayı 164,165 (29 ilk teşrin 1938), s. 852,853.

yapılmıştır. Sabuncupınar civarında 10 m.lik köprü sağlamlaştırılmıştır. Kütahya-Balıkesir arasında 2x40 00 m.lik köprü travesleri değiştirilmiş ve boyatılmıştır. Çerikli-Yeniyapan, Kurçalan-Samsun arasındaki demirköprülerin onarımı yapılmıştır. 5 00 m. lik kargir köprü betona dönüştürülmüştür. Gebze'de 8x30 00, Doğançay civarında 3x 50 00, Irmak civarında 3x50 00 m. lik köprülerin onarımı yapılmıştır. Kütahya-Balıkesir hattında yedi noktaya 0.50 lik çimento borular yerleştirilmiştir. Tavşanlı istasyon yolları altındaki menfez 100 m. uzatılmıştır. Konya-Pınarbaşı arasında altı köprü Derbent-İzmit, Sincanköy-Etimesgut, Akşehir-Ilgın, Meydan-Pınarbaşı arasında toplam 18 köprü betonarmeye dönüştürülmüştür. Mamure civarında 3 tane üçer metrelik beton köprüler yapılmıştır. Osmaneli 'deki köprünün yenilenmesi çalışmalarına başlanmıştır. Yanice-Mardin arasında kanal köprüsü yapılmıştır. Yıldırımkema' de de bir köprü inşa edilmiştir. Bursa yolunda bulunan Nilüfer köprüsü onarılmıştır. Sabuncupınar- Gökçekısıık arasında 15 m. lik köprülerin traversleri değiştirilmiştir 33.

1936 yılında; Derbent-Sapanca, Argıthan-Ilgın, Mandusan-Karaman, bölümlerinde 19 körü betona dönüştürülmüştür. Irmak-Çankırı arası Samsun hattı ve Seyhan köprülerinde onarım yapılmıştır. Bursa-Mudanya hattında Nilüfer köprülerinin onarımı yapılmıştır. İzmir-Manisa-Bandırma köprüleri Diliskelesi köprüleri onarımı yapılmıştır. 20. m. lik bir çok köprü atölyede yapılan yenileriyle değiştirilmiştir. Manisa-Akhisar arasında 7 tane Manisa-

33. "Cumhuriyet Devrinde Son Beş Senesinde D.D. yolları İşletme Şebekesinde Yapılan Tesisat ve Tevsiat," Demiryollar Dergisi, sayı 164,165 (29 İlk teşkin 1938), s. 853.

Soma arasında 13 tane, Nazilli-Kuyucak arasında 9 tane Ankara-Kayseri arasındaki 3 00 m. lik köprüler betona dönüştürülmüştür. Mamure-Osmaniye arasına 2x300 m. köprü kurulmuştur. Irmak yönündeki 3x50 00m lik köprünün rayları değiştirilmiştir. Eskişehir-Gökçekısık arasında 30 m.lik köprüler onarılmıştır. Bozöyük-İnönü arasında 3 m.lik köprü inşa edilmiştir. Afyon-Hamam arasında küçük köprüler betona dönüştürülmüşlerdir. Konya hattındaki 10 m. lik köprü değiştirilmiştir. Akşehir civarında 4 köprü şebeke üzerinde 3 köprünün çatlak olan ayakları yeniden inşa edilmiştir. Ceyhan köprüsünün onarımı yapılmıştır. Yolçatı'daki sel tarafından yıkılan köprü yerine kurulan geçici bir köprü ile ulaşım sağlanmıştır. Ankara-Kayseri arasına 6 00 m. lik yeni bir beton köprü yapılmıştır. Beylikköprü traversleri, Ödemiş hattında üç köprünün çürük azmanları değiştirilmiştir. Bursa hattında 18 metrelik köprü inşa edilmiştir. Konya hattında yer alan iki tane köprü değiştirilmiştir 34.

1937 yılında; Manisa-Soma hattında 13, Nazilli-Goncalı hattında 21 adet köprü betona dönüştürülmüştür. Setahan köprüsü ayağına 1200 m³ taş atılmıştır. Bilecik-Vezirhan arası köprülerin bakımı yapılmış, traversleri değiştirilmiştir. Aydın hattında 7 tane köprü betona dönüştürülmüştür. İzmir-Afyon yolunda 10 metrelik bir köprü değiştirilmiştir. Ankara-Kayseri yolunda bir tane 6 metrelik ve 5 çeşitli açıklıkta köprü betona çevrilmiştir. Aydın hattında 8 metrelik bir köprü yenilenmiş ve 9 metrelik köprü güçlendirilmiştir. Soma-Bandırma arasında 10, Nazilli-Saray arasında 14, Uşak-Oturak-Afyon arasında 6 tane çeşitli açıklıktaki köprüler betona çevrilmiştir. Nazilli-Kuyucak bölümünde 4 tane

4,5 metrelik köprü betona dönüştürülmüştür. Aydın hattı için 10 metrelik bir yedek köprü, Ankara-Sivas üzerinde geçici bir köprü yapılmıştır 35.

3. 1933-1939 Döneminde İşletmeye Açılan Hatlar

<u>Hat Adı</u>	<u>Uzunluğu</u>	<u>İşletmeye Açılma Tarihleri</u>
Samsun-Çarşamba	39 km	15. 4.1933
Fevzipaşa-Adana	140 "	27. 4.1933
Niğde-Boğazköprü	110 "	2. 5.1933
Fırat-Yolçatı	63 "	1. 4.1934
İzmir-Kasaba ve Temdidi	703 "	20. 5.1934
Balıkesir-Eskipazar	65 "	1. 6.1934
Yolçatı-Eleziğ	24 "	11. 8.1934
Aydın Hattı	610 "	30. 8.1935
Çankırı-Çerkeş	104 "	1. 4.1935
Çerkeş-Eskipazar	49 "	12.11.1935
Ergani-Maden-Diyarbakır	84 "	23.11.1935
Sivas-Tecer	43 "	19.12.1935
Afyon-Karakuyu	113 "	18. 3.1936
Bozanönü-Isparta	13 "	26. 3.1936
Malatya-Yazıhan	33 "	15. 6.1936
Baladız-Burdur	24 "	1.10.1936
Yazıhan-Hekimhan	38 "	1.11.1936
Tecer-Çetinkaya	69 "	1.11.1936
Çatalağzı-Filyos	15 "	19.11.1936
Avrupa Hattı	337 "	1. 1.1937
Toprakkale-Payas	40 "	1. 7.1937
Fevzipaşa-Meydanıekber	35 "	1. 7.1937
Hekimhan-Çetinkaya	70 "	16. 8.1937

Çatalağzı-Zonguldak	10	"	2.10.1937	36.
Çetinkaya-Divrik	65	"	20.11.1937	
Divrik-İliç	54	"	17. 8.1938	
İliç-Kemah	54	"	1.10.1938	
Kemah-Erzincan	48	"	23.12.1938	
Payas-İskenderun	19	"	12. 8.1939	
Erzincan-Aşkale	159	"	22. 9.1939	
Aşkale-Erzurum	56	"	20.10.1939	37.

inşaat ve işletme

1934 yılı itibariyle Demiryolu inşaatlarında çalışan işçi sayısı ise şu şekilde idi:

Diyarbakır Hattı	6 600
Sivas-Erzurm ve Malatya iltisak hattı	7 000
Irmak- Filyos	2 500
Filyos- Çatalağzı	500
Afyon-Antalya	800
Toplam: 17 400 38.	

4. Demiryollarının Ekonomik Sonuçları

Türk hükümetinin mevcut Demiryollarını kendi bünyesine almak için gerçekleştirdiği millileştirme politikası ve inşa politikası ülkenin iktisadi gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Özellikle Ege Bölgesinde Türkiyenin bütün kuru üzüm ve incir üretimi ve genel üretimin % 46 sı,

36. D.İ.E., 1938-39 yılı istatistiği.

37. D.İ.E., 1950 yılı İstatistiği.

38. Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 5 (1935).

tütün ve susamın %26 sı, palamut'un %20 bu yöreden sağlanmıştır 39.

Yine aynı şekilde, deniz limanlarına yapılacak taşıma kolaylaştırılmış olduğu için, Aydın ve Manisa Vilayetlerindeki linyit kömürünün, Muğla'daki Manganez ve krom, İzmir ve Balıkesir'deki kurşun, çinko ve keçi borlu'daki kükürt madenlerinin işletmesi erken başlamıştır. Daha sonra bu hatlar üzerinde önemli sanayi müesseseleri kurulmuştur. Nazilli, Isparta, Burdur, Bursa'daki mensucat, Uşakta'ki şeker fabrikaları ve Keçi borlu'daki kükürt işletmeleri gibi...

Ayrıca, Haydarpaşa-Izmit-Arifiye -Bilecik-Eskişehir hattının, Alayunt-Afyonkarahisar üzerinden Konya'ya giden hattı üzerinde yer alan merkezlerden izmit'te kağıt ve selülöz fabrikası, Eskişehir'de bütün dünyada yalnız Türkiye'nin sahip bulunduğu köpük taşı (Lületaşı) ve şeker fabrikası, demiryolları aracılığıyla bölgenin iktisadi hayatını canlandırmıştır.

Edirne'den İstanbul'a ulaşan Şark Demiryollarının ekonomik yönü ise, Türkiyenin dış ticaretinde büyük önemi olan Batı ve Orta Avrupa devletleri arasında tek yol olması idi. Ayrıca, İstanbul'un ihtiyacı olan sebzenin taşınmasını sağlaması, önemli sanayi kuruluşlarından Alpüllü şeker fabrikası bulunması bu demiryolunun ekonomiye katkısını artırmakta idi 40.

39. Müşerref Öztürk, "Demiryollarının İktisadi Ehemmiyeti," Demiryollar Dergisi, Sayı 215-217 (Son Kanun-Mart 1943), s. 23.

40. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

Ayrıca, Eskişehir ile Ankara arasında meşhur Ankara keçilerinin yetiştirildiği orta Anadolu yaylasından geçen demiryolları hayvancılığın geliştirilmesinde de büyük rol oynamıştır. Anadolu hattının Afyon-Karahisar'dan Turgutlu (Kasaba) üzerinden İzmir'e giden hattın diğer kısmı Afyonkarahisar'ın güneyinden Anadolu'nun en önemli tahıl ambarı durumunda olan Konya'ya ulaştıktan sonra demiryollarının tüketim merkezlerine olan köprü görevi artmıştır. Adana-Fevzipaşa hattı, Adana pamuğunun çeşitli bölgelere ve ayrıca Mersin limanına giden ihracat mallarının taşınmasını sağlamıştır. İlk beş yıllık sanayi programının esası olan Türk mensucat fabrikaları da Anadolu-Bağdat Demiryolu şebekesinin yeni hatları üzerinde kurulmuştur 41.

Doğuda İran ve Rusya sınırına kadar giden 2 dar hat 1923 yılından itibaren Türkiye tarafından işletilmeye başlamıştır. Bunlardan biri Erzurum'dan Sarıkamış ve Kars üzerinden Rus sınırındaki Gümrü'ye kadar uzanmıştı. Diğerisi ise Karaköse'den Doğubeyazıt üzerinden İran sınırına varmıştı. Osmanlı devleti zamanında bu hatlar bir taraftan Ermenistan ve Rusya, diğer yandan da Doğu Anadolu ile İran arasında iktisadi bir bağ durumunda idiler. Bunlardan birincisi (Sarıkamış-Gümrü) Anadolu demiryolları ile birleştirildikten sonra diğerinin işletmesi durdurulmuştur 42.

Bu inşaat dönemi içinde, Cumhuriyet Hükümeti, Batı ve Orta Anadolu ve Karadeniz'in önemli bir limanı olan

41. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

42. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

Samsun birbirine bağlanmıştır. Demiryolları Mensucat fabrikasının bulunduğu Kayseri'ye gelmiş ve Sivas'a ulaşmıştır. Özellikle Ankara-Sivas hattı Orta Anadolu'nun tahılının yeni başkente taşınmasını sağlamıştır.

Daha önce Anadolu köylüsü, ulaştırma yollarının yokluğu yüzünden ürününü satmak olanağı bulamaması sahildeki şehirlerin tahılı dışardan sağlamasına neden olmuştur. Daha 1929 yılında Türkiye 141 000 ton ve 16 milyon TL. hububat ithal etmişti. Bu oran Türkiye'nin genel ithalatının % 6 sını oluşturmakta idi. Buna karşılık 1940 yılında Türkiye'de o yılki ihracatın % 12'sini oluşturan 194 ton ve 13 milyon TL.'sı tutarında hububat üretimi gerçekleştirilmiştir 43.

1932 yılında Samsun'a ulaşan hat, Samsun limanını ülkenin iç kısımlarına ve İstanbul'a birleştirilmişti. 1926 da bir Türk şirketi tarafından yapılan Samsun-Çarşamba hattı da 1933 yılında devletleştirilmişti. Böylece karadeniz illerinin üretimi ülkenin iç bölgelerine taşınabilmiştir. Bunlar arasında özellikle tütün ve mısır önemli bir yer tutmuştur. Ayrıca, iç Anadolu'da yetiştirilen hububat demiryollarıyla en kısa yoldan Samsun'a gönderilmiş ve orada gemilere yüklenmiştir. 44.

Bunların dışında Samsun-Sivas arasında bir şeker fabrikası ve Sivas'ta da büyük bir demiryolu atölyesinin kurulması demiryollarının iktisadi önemini artırmıştır.

43. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

44. Müşerref Öztürk , a.g.e., s. 24.

1927 yılında Ankara'nın doğusundan başlanan hat ile Irmak'tan öte tarafa bir kömür hattı inşasına başlanmıştır. Bu hat Zonguldak'ın taş kömürü havzasını ülkenin iç kısımlarına bağlamıştı. Böylece, sanayi kuruluşları için gerekli olan yakacak maddesi sağlayabilmiştir.

Eskipazar ile Filyos arasında, Karabük'te Türkiye'nin en önemli demir çelik fabrikalarından birinin kurulması bölgenin ekonomik yapısını değiştirdiği gibi Karabük'ü büyük bir yerleşim merkezi haline dönüştürmüştür.

1932 yılında Fransızlar tarafından işletilen Afyon-İzmir hattına paralel olarak Kütahya-Balıkesir hattı işletmeye açılmıştı. Batı Anadolu'yu Bandırma limanına birleştirmesi hatta oldukça bir işlev kazandırmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti, Doğu Anadolu'nun ekonomik ve askeri bakımdan iyileştirilmesine özen göstermiştir. Ulaştırma yollarının bozukluğu sonucu olarak devletin bölge üzerindeki kontrolünün tam anlamıyla kurulamaması iktisadi gelişmeyi engelliyen bir unsur olarak görülmüştür. Bu nedenle demiryolları bir yandan da kontrol aracı olma görevini yerine getirmeye başlamıştır.

1927 yılında Hükümet Fevzipaşa'dan Malatya ve Ergani üzerinden Diyarbakır'a kadar bakır hattı denilen bir hattın inşasına başlamıştı. Bu hattın Eleziğ'a kadar giden bir şubesi de vardı. Bu demiryolları bakır madeninin Mersin limanına kadar taşınmasını sağlamıştır.

1933 yılında ise Ulukışla-Boğazköprü hattı işletmeye açılmıştır. Bu hat Anadolu'nun Güney ve Kuzey kısımlarını birleştiren ilk hat olmuştur. Böylece Orta Anadolu'nun

tarım ürünlerinin demiryolu ile Karadeniz'de Samsun, Akdeniz'de Mersin limanına kolayca ulaştırılabilmıştır.

Bakır hattına ek olarak, Malatya-Çetinkaya-Sivas hattı inşa edilmiş ve 1936'da işletmeye açılmıştır. Yeni Türkiye demiryolu şebekesinin bu hattının en büyük önemi Çetinkaya, Divrik, Erzincan, Erzurum ve son olarak Rus sınırına kadar birleştirilmiştir. Bu hattın devreye girmesiyle artık bölgenin üretimi (özellikle peynir ve yağ) ülkenin iç kısımlarına gönderilebilmiştir 45.

Divrik'te çıkarılmakta olan madenin işlenmesi demiryollarının oradan geçmesiyle daha fazlalaşmıştır 46.

5. Bazı ihale örnekleri

1- Burdur ve Isparta şube hatlarının toplam 44 km. olan etüt ve aplikasyon ameliyatının 1.10.1934 tarihinde yapılan eksiltmede Mösyö Kazalanka inşaatın her kilometresini 205 ve aplikasyonunun her kilometresini 195 liraya yapmaya talip olmuştur 47.

45. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

46. Müşerref Öztürk, a.g.e., s. 24.

47. Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 5 (Teşrinievvel 1934), s. 79.

2- Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 386x400x435x600 km.leri arası poz ameliyatı Abdurrahmen Naci Bey'e verilmiştir 48,

3- Afyon-Antalya hattının, tahmini bedeli 450 000 TL. olan, birinci kısmının inşaatı 11. 8. 1934 tarihinde yapılan eksiltme sonucunda % 15,65 indirim yapan Mühürdaroğlu Nuri Bey'e 15. 8.1934 tarihinde ihale edilmiştir 49.

4- Afyon-Antalya hattının 24-40 ıncı kilometreleri arasındaki yaklaşık 15 km. lik ve tahmini bedeli 1 000 000 TL. olan II. kısmının inşaat işleri 3. 9. 1934 tarihinde yapılan eksiltme sonucunda % 23, 87 indirim yapan Aral İnşaat Şirketine 6. 9. 1934 tarihinde ihale edilmiştir 50.

6. Demiryolları İnşaatının Hız Kazanması ve Nedenleri

Cumhuriyetin ilanından itibaren 1953 yılına kadar yapılan demiryolları inşaatı Nafia Vekaleti'ne ve işletmeleri de aşağıdadaki şirkete verilmiştir:

<u>Kuruluşun Adı</u>	<u>Tarihi</u>
Anadolu-Bağdat Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü	22.Nisan.1924 tarih ve 506 Sayılı kanun

48. Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 5(Teşrinievvel 1934), s. 79.

49. Nafia İşleri Dergisi, Sayı 3 (Ağustos 1934), s. 34.

50. Nafia İşleri Dergisi, Sayı 3 (Ağustos 1934), s. 34.

Demiryollar inşaat ve işletme Müdüriyeti Umumiyesi	1925 tarih ve 600 sayılı kanun
Devlet Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi	23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanun

Yukarıda belirtildiği gibi, demiryolları inşaatı ve işletmeciliğinin* tek elden yürütülmesi amacıyla 23. 5.1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adı altında Nafia vekaletine bağlı katma bütçeli bir örgüt kurulmuştu 51. Bu kanun, 1483 sayılı ve 20. 5.1929 tarihli kanunla değiştirilmiş ve yukarıdaki kanunla kurulan "İdare-i Umumiye" yeni baştan düzenlenerek adı "Devlet Demiryolları ve Limanları Umum müdürlüğü" olmuştur. Bu şekilde demiryolu inşa ve işletmesi işinin yürütülmesi kolaylaştırılmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren demiryolları inşaat işi bir milli dava olarak ele alınmıştı. Çünkü, ülkenin gerek askeri gerek se ekonomik gereksinmelere cevap verecek demiryollarına tez elden ihtiyacı vardı. Oysa ;

a) Var olan hatlar ülkenin batı bölgelerinde toplanmıştı. Bu durumun Kurtuluş Savaşı'nda ülke savunması bakımından zararları görülmüş, üstelik yunan kuvvetlerinin ikmaline yaramıştı. Bu nedenle ülkenin doğusunda yer alacak hatlara gereksinmeyi artırmıştı.

51. Ahmet Onur, a.g.e., s.57.

b) Anadolu-Bağdat hattının Fevzipaşa'dan sonraki bölümü Suriye sınırı üzerinde kalmış olduğundan askeri ve iktisadi önemini yitirmişti.

c) Hatların tamamı, uzun savaş yılları süresince harap olmuş ve işe yarar durumda değildi.

d) Üstelik bu hatlar yeni Türkiye için yeterli olamazdı.

Bütün bunlardan dolayı, var olan hatların onarımı ve ilk aşamada ne kadar hattın yapılabileceğinin saptanması gerekli idi Ülkenin ekonomik bakımdan gelişmiş olmaması askeri gereklere uygun olarak yapılacak olan demiryollarının iktisadi amaca da uygun olmasını zorunlu kılmakta idi. Askeri amaçlara uygun olarak yapılacak demiryollarının, ülke savunmasında kuvvet kaydırmalarını ve ikmali sağlayacak hatlar olacağı için çeşitli cepheleri birbirine bağlayacak şekilde planlanmıştı. Bu amaçla inşa edilen hatlara ilk örnek, Ankara-Kayseri-Sivas hattı idi. bu hattın yapımına I. Dünya Savaşı'nda başlanmış ama bitirilememişti. Bundan sonra aynı amaçla, Bağdat hattının Diyarbakır üzerinden Irak'a uzatılması çalışmalarına başlanılmıştı. Bu hat aynı zamanda, İran ticaretinin kısa yoldan Akdeniz'e ulaştırılması bakımından iktisadi öneme de sahip olacaktı. Üçüncü olarak, daha çok iktisadi önemi olan Zonguldak hattının yapımı idi. Bu hat özellikle, demiryollarımızın yaşaması bakımından önemli idi. I.Dünya Savaşı'nda donanmanın Karadeniz'de bulunmaması nedeniyle kömür nakliyatı yapılamamış ve bu yüzden lokomotifler odunla işletilmek zorunda kalmıştı. Bu yüzden ormanlar harap olmuştu 52.

Bu hatlar yapıldıktan sonra, ülkeyi bir baştan öbür başa geçecek olan iki ana hattı iktisaden besleyecek birleştirme hatlarına gerek vardı ki, bu hatlar da Malatya-Çetinkaya, Kayseri-Ulukışla, Samsun-Sivas Balıkesir-Kütahya hatları idi.

7. Sanayi Planlarının Demiryollarına Etkisi

I. Sanayi Planı:

1934 Birinci Sanayi Planı, demiryollarında büyük oranda taşımacılığı artıracak yeni sanayi kuruluşlarının yapımını hedeflemişti. Bunların içinde demiryollarını ilgilendirmeyen hemen hemen yok gibidir.

Pamuklu Mensucat Fabrikaları: birinci Sanayi Planına göre kurulan Kayseri, Ereğli, Nazilli dokuma fabrikaları demiryollarındaki taşımayı önemli ölçüde artırmıştı. Önceden, Devlet Demiryolları, Adana ile Mersin arasındaki kısa mesafede pamuk taşımakta idi. Kayseri ve Ereğli fabrikalarının işletmeye açılmasından sonra Adana ile Kayseri, Adana ile Ereğli arasında pamuk taşımaya ve üretilen pamuklu kumaşları da bütün ülkeye taşımaya başlamıştır. Böylece, demiryolları önemli bir gelire kavuşurken bölgenin, ekonomik kalkınması katkısı olmuştur 53.

53. Mukbil (Umumi İdari Müfettişi), "İkinci On Sene ve Sanayi Programının Demiryollarına Etkisi," Demiryollar Mecmuası, Sayı 109,110 (Mart-Nisan 1934), s. 72.

Yünlü Mensucat Fabrikaları: Hükümetin mensucat fabrikalarının gereksinimi olan merinos cinsi yünü ülke içinden sağlaması çabası olumlu sonuç vermeye başlamıştı. Yerli yünün fabrikalara demiryollarıyla taşınmaya başlanması işletmeye gelir kaynağı olmuştur.

Kendir Sanayi: İstanbul'da özel teşebbüsce açılmış ve faaliyete geçmiş ip ve halat fabrikalarına kendir, büyük oranda Devlet demiryolları üzerinde bulunan yerlerden sağlandığı için demiryollarının taşımacılığını artırmıştır.

Demir Sanayi: Türkiye' nin yurt dışından getirdiği demirin dörtte üçünün taşınması, kömür havzasından kömürün ve demir çubuklarının fırınlara taşınması ve üretilen demirlerin bütün ülkeye dağıtımı demiryolları aracılığıyla gerçekleşmiştir 54.

Madenler: Kömür havzasındaki üretim özellikle, Filyos-Ereğli hattının ve Ereğli limanının inşasından sonra büyük artış göstermiştir. Bu durum, demiryollarının gereksinimi olan kömürün ülke içinden sağlaması ve kömür havzasından elde edilen kömürün ülkede çok ucuz satılmasını kolaylaştırmıştır 55.

Malatya hattının faaliyete geçmesinden sonra, Ergani Madenleri taşıma işinde demiryollarına büyük iş düşürmüştür.

54. Mukbil, a.g.m., s. 73.

55. Mukbil, a.g.m., s. 73.

Kağıt ve selülöz Sanayi: Kurulan kağıt ve selülöz fabrikalarına pancar taşınmasında demiryolları aracılığıyla gerçekleşmiştir.

Şeker fabrikaları: Kurulan Alpullu, Uşak, Eskişehir Fabrikalarına pancar taşınmasında da demiryollarına büyük iş düşmüştür. Ayrıca, Turhal istasyonunda kurulan şeker fabrikasına ait taşımada da demiryollarından büyük ölçüde yararlanılmıştır 56.

Kimya Sanayi: Kurulan şeker fabrikalarına gerekli pancarın yetiştirilmesinde gerekli olan kimyevi ülkedeki pancar tarımının yapılacağı bölgelere taşınması demiryolları aracılığıyla gerçekleştirilmiştir.

Demiryolları ve Anadolu'nun göbeğinde büyük fabrikaların kurulması unutulmuş şehirlerin canlanmasına neden olmuştur. Örneğin; Kayseri'de demiryolları ile birlikte büyük bir dokuma fabrikasının kurulması yeni bir şehir ortaya çıkarmış, Samsun-Sivas yolu üzerinde arabaların dinlenme yeri olan ve dört beş handan başka birşey olmayan Turhal bir yerleşim merkezi olmuştur. Elazığ hızla gelişmiş, Çankırı güzel bir şehir haline gelmiş, Kırıkkale küçük bir yer iken büyük bir yerleşim merkezi olmaya başlamıştır. Ergani'de demiryolu geçmeden önce, bakır deve sırtında taşınırken binlerce ton bakır demiryollarıyla taşınmaya başlamıştır.

56. Celalettin İmat, "Cumhuriyette Sanayileşme,"
Demiryollar Mecmuası, Sayı 117 (29. I. Teşrin, 1934), s.
566.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DEVLET DEMİRYOLLARINDA İNŞA VE İŞLETME İŞLERİ

A. SERMAYE

Osmanlı imparatorluğu zamanında demiryollarına yatırılan sermaye 1.215.200 000 altın frangı bulmuştu. bu sermaye toplamında özellikle alman, Fransız ve İngiliz sermayeleri yer almıştı 1. Cumhuriyetin kurulmasından sonra, ulusal sınırlar içinde çalışan Yabancı demiryolu şirketlerinde 39 milyon siterlin tutarında bir uluslararası sermaye vardı. Cumhuriyet rejimi daha ilk yıllardan beri demiryollarını millileştirmeye karar verdiği içindir ki 1923 yılından sonra Türkiye'de inşa edilen hatlar devlet tarafından ve ulusal sermaye ile yapılmıştır.

Gelirine göre hat yapan ve yaptıran Türkiye devleti, diğer yandan ülke demiryolculuğunda çalışan yabancı şirketlerden hat ve işletmelerini satın almaya başlamıştı. Fakat, bu şirketlerin bir çoğunun imtiyaz süresi henüz sona ermemiştir. Devletin iktisadi politikasının eğilimini hisseden yabancı şirketler devletin satın alma konusundaki teklifine razı olarak hükümetle anlaşmışlardır. Şirketlerle yapılan anlaşmalara göre, hatların ve işletmelerin satın alma bedeli faiz ve anapara için yapılacak ödemeler taksitlere bağlanmıştır 2.

1. Muhlis Mete, Münakalat, İstanbul, İ.O. Yayınları, Güven Basımevi, 1938, s. 107.

2. Muhlis Mete, a.g.e., s. 108.

1938 yılına kadar ödenen miktar, 33.303.465 TL. yi bulmuştur. Hükümet yeni yapılacak demiryollarına harcanmak üzere Nafia Bütçesine ödenek ayırmıştır. Yalnız yeni hatlar için ayrılan para 310 milyon TL.sını bulmuştur. Bu miktarı geçen harcama fazlası için müteahhitlere kısa vadeli bonolar verilmiştir. Devletin doğrudan doğruya yaptığı ve bu finansmandan başka bazı hatların yapımı için iç borçlanmaya gidilmiştir. Ergani hattı, Sivas-Erzurum hatları borçlanmaları ulusal finansmanlara bir örnektir. Yeni hatların inşası ve donanımı harcamalarının heman tamamı, vergi gelirleri ve kısa vadeli borçlarla karşılanmıştır 3.

Otuzlu yıllarda Devlet Demiryolları, sermaye bakımından Türkiye'nin en zengin işletmesi olmuştur. Fakat Devletin demiryolları gibi geniş sermaye isteyen bir işi gerçekleştirmiş olması ilerki yıllarda bazı rahatsızlıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1. Nafia Vekaleti Bütçesi

Nafia Bütçesi Cumhuriyetin ilan edildiği yıl olan 1923'de 2.018 000 TL. iken, 1924 bütçesinde birdenbire 17 385 888 TL.'sına yükselmiş ve bu artma 1925 yılında da sürerek bütçe toplamı 19 667 285 TL.'sı olmuştur. 1924 yılı bütçesinde bir iniş görülmekte ise de, bu aslında 1924 ve 1925 yıllarında uygulanması düşünülen ulaştırma programının gerçekleştiğinin bir delili olarak değerlendirilmiştir. Ulaştırma işlerine ait bir kısım programı bu şekilde sona erdirmiş olan 1924, 1925; 1926 yıllarına ait bütçeler yeni ve geniş bir ulaştırma

politikasına uygun bir gelişme gösterdiğinden yükselerek süregelmiştir. Gerçekten, 1926'da 14 297 631 TL. olan Ulaştırma bütçesi 1927 yılında birdenbire 25 723 043 TL. olmuştur. Bu toplam 1928 yılında 32 679 049 TL.'ye , 1929 yılında ise 36 681 644 TL.'ye ulaşmıştır. 1930 yılı bütçesinde ise 1 100 000 TL. 'lık bir azalma görülmüştür 4.

1931 yılından itibaren kendisini hissettirmeye başlayan ekonomik buhranın genel bütçe üzerindeki baskısı, Nafia bütçesine de etki etmiş olduğundan 1931 yılı bütçesinde 1930 yılı bütçesine göre 5 000 000 TL. bir azalma saptanmıştır. 1932 yılı bütçesinde ise bu azalma toplam 18 000 000 TL.'yi bulmuştur. Bununla birlikte bürçelerdeki bu azalmaları Cumhuriyet Hükümeti, Büyük Millet Meclisinin kendisine verdiği yetkiye dayanarak vadeli senetler çıkarmak suretiyle kapatmak yoluna gitmiş ve böylece 1927 yılında saptanan Ulaştırma Programını uygulamayı başarabilmiştir 5.

1923	2 018 000	TL.
1924	17 385 000	"
1925	19 667 285	"
1926	14 297 631	"
1927	25 723 043	"
1928	32 679 043	"
1929	36 681 644	"
1930	35 581 644	"
1931	35 081 644	"

4. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafıası 1923-1933, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933, s. 99.

5. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 99.

1932 17 000 000 TL. 6.

2. Ulusal Demiryolları İnşası İçin Verilen Ödenek

Demiryollarının inşası için ayrılan ödeneklerin önceki yıllarla birlikte toplamı:

1924 mali yılına kadar	8 700 000 TL.
1925 " " "	29 000 000 "
1926 " " "	43 000 000 "
1927 " " "	72 000 000 "
1928 " " "	121 000 000 "
1929 " " "	161 400 000 "
1930 " " "	203 300 000 "
1931 " " "	225 600 000 "
1932 " " "	232 600 000 "
1933 " " "	245 700 000 "
1934 " " "	260 800 000 "
1935 " " "	282 300 000 "
1936 " " "	301 300 000 "
1937 " " "	323 000 000 "
1938 " " "	347 000 000 "
1940 " " "	294 000 000 "
1944 " " "	450 000 000 " 7.

6. Nafia Vekaleti, a.g.e., s. 99.

7. " Cumhuriyet Devrinde Yaptığımız Demiryollarına Bir Bakış," Nafia Dergisi, Sayı 2 (Birinci Teşrin 1944). s. 36; Afetinan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin birinci Sanayi Planı 1933, Ankara, TTK. Basımevi, 1972. s. 74.

Toplam 450 000 000 TL. ödenek ile 1943 mali yılı sonuna kadar yapılan demiryollarının uzunluğu 3 360 km.yi bulmuştur 8.

Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi'nin mali yıllara göre bütçesi:

1926	10 882 360	TL.
1929	54 450 000	"
1930	53 123 000	"
1937	29 870 850	"
1938	35 739 000	"
1939	39 130 000	" 290.

Demiryollarına ayrılan ödenekler:

1923 yılı bütçesinin 3 695 000 TL'si demiryollarına ayrılmıştır. 1924 yılında bu miktar 14 315 000 TL ve 1925 yılında ise 15 149 465 TL.'sine ulaşmıştır. 1926 yılında 10 000 TL.'si iken bu miktar gözle görülür şekilde yükselerek 22 000 000 liraya varmıştır. 1928, 1929 ve 1930 yıllarında ortalama olarak 28 000 000 TL.'den aşağıya düşmemiş ve 1931 de 21 000 000 TL., 1932 de ise 7 000 000 TL.'sine inmiştir. Bu şekilde on yıl içinde demiryollarına harcanan para 176 788 899 TL. olup, bu miktar genel harcamaların beşte dördünden daha çok bir oranı kapsamıştır 9.

1923	3 695 000	TL.
1924	14 315 000	"
1925	15 149 000	"

8. Nafia Dergisi, sayı 2 (Birinci Teşrin 1944), s. 36-38.

9. Demiryolları Mecmuası, sayı 64 (Haziran 1930), s.174

1926	10 000 000	TL.
1927	22 000 000	"
1928	28 000 000	"
1929	28 000 000	"
1930	28 000 000	"
1931	21 000 000	"
1932	7 000 000	" 10

B. DEMİRYOLLARININ İŞLETME FAALİYETLERİ

1. Taşıma

a. Yolcu ve Eşya Taşımaları:

Türkiye'de, demiryolları şebekesinin gelişmesine paralel olarak işletme faaliyetleri de artmıştır. Demiryollarıyla taşınan yolcu sayısı 1923 yılı için 1 919 000 'dan ibaret iken, bu sayı 1925'de 3 685 000, 1930'da 5 453 000 ve 1935'de 11.565 000'e ulaşmıştır. Aynı süre içinde yolcu km. artışı daha yavaş olmuştur. Bu fark, banliyö trenleri yolcu artışınının uzak mesafe yolcu artışından daha hızlı olmasından ileri gelmiştir. İşletme faaliyeti artışı, yük taşımacılığında daha büyük olmuştur. Gerçekten, 1923'de 313 000 ton olan yük taşımacılığı 1925'de 791 000, 1930'da 1 973 000 ve 1935'te 3 099 000 ton'a yükselmiştir. Buna göre on iki yıllık dönem içinde, yolcu taşımacılığı artışı altı kat iken, yük taşımacılığınıninki on kata yaklaşmıştır. Bu dönem içinde demiryolları donatımında da gelişme olmuştur. İşletme

10. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafyası 1923-1933, İstanbul, Matbaacılık ve Neşriyat T.A.Ş. , 1933, s. 99,100.

faaliyetlerindeki bu gelişmenin donatımda artış olmadan sağlanması mümkün olamazdı. Ne var ki ele aldığımız bu dönemde demiryolları şebekesinde donatım bakımından meydana gelen değişikliği göstermeye yarayan istatistikler ne yazık ki 11.

Devlet tarafından işletilen demiryollarında yolcu sayısı ve Yolcu kilometreleri:

Yolcu sayısı:

<u>Mali sene</u>	<u>Banliyöler artışı</u>	<u>Anahat artışı</u>	<u>toplam</u>
1923	1 919 000		
1927	3 201 871 -	1 633 098	4 834 967
1928	3 132 615 -% 2	1 803 096 + % 10	4 936 354
1929	3 527 756 + % 12	2 094 774 + % 16	5 622 530
1930	3 551 304 + % 1	1 901 736 - % 9	5 453 040
1931	3 375 316 - % 5	1 523 289 - %19	4 898 605
1932	3 478 153 + %3	1 380 581 - % 9	4 858 734
1933	3 522 541 + %1	1 738 607 + % 26	5 261 148
1934	5 348 928 + %52	2 948 108 + % 82	8 298 036
1935	6 304 764 + %18	4 794 414 + % 66	11 099 178
1936	8 016 928 + % 12	6 041 018 + % 44	14 057 946
1938	14 037 541 + % 57	8 537 041 + % 29	22 574 582
1947	47 000 00	--	-- 12
1950	32 234 543	20 895 569	53 130 112
1957	54 592 054 +% 40	29 986 904 +% 30	84 578 958
1958	63 364 885 +% 23	29 118 183 -% 2	92 483 068

11. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 275

12. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1939-1940; Nafia İşleri Dergisi, Sayı 5 (Birinci Teşrin 1937), s. 110.

13.

Yolcu kilometresi:

<u>Mali sene</u>	<u>Banliyö</u>	<u>Anahat</u>	<u>Toplam</u>	<u>Artış Yüzdesi</u>
1934	48 817 070	438 322 543	487 139 615	
1935	57 159 969	559 977 140	617 137 109	% 22
1936	76 929 204	714 739 159	791 168 863	% 22
1937	132 210 787	850 934 083	983 144 870	% 20
1938	146 087 179	1 016 848 998	1 162 936 177	% 24
1950	2 515 711 132			
1957	5 040 603 512			
1958	5 105 384 608	14.		

b. Eşya Taşınması:

1927	1 348 303	ton
1934	2 245 000	"
1937	4 500 000	"
1945	8 000 000	"
1950	8 680 820	"
1957	16 292 042	"
1958	16 775 387	" 15.

13. Servet Zengin, a.g.e., s.44.14. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1939-1940; Servet Zengin, a.g.e., s.44.15. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1950; Servet Zengin, a.g.e., s. 44.

Tren Sayısı :

<u>1934</u>	<u>1937</u>	<u>1939</u>	<u>1947</u>	
76 988	150 000	180 000	282 000	16.

1937 yılından itibaren geçen on yıl içinde yolcu sayısında ve eşya sayısında görülen artışa oranla tren sayısındaki azalma, malzeme ve parça sağlanmasındaki güçlüklerden dolayı meydana gelmiştir.

Devlet tarafından işletilen demiryollarında

Yolcu geliri:

<u>Mali yıl</u>	<u>yolcu geliri</u>	<u>Artış yüzdesi</u>
1927	4 181 030 TL.	
1928	4 472 825 "	% 6,9
1929	5 080 653 "	% 13,6
1930	4 809 970 "	--
1931	4 331 362 "	--
1932	3 850 748 "	--
1933	4 189 522 "	% 8,8
1934	5.244 259 "	% 52,2
1935	6 480 485 "	% 23,5
1936	7 994 147 "	% 23,3
1937	9 636 439 "	% 20,5
1938	10 971 943 "	% 13,8
1947	45 876 747 "	17.

16. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1950.

17. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1930-1940, 1950

Eşya Geliri:

<u>Mali Yıl</u>	<u>Eşya geliri</u>	<u>Artış yüzdesi</u>
1933	10 940 919 TL	
1934	16 590 662 "	% 51,6
1935	16 025 946 "	% --
1936	23 025 570 "	% 43,7
1937	25 200 000 "	% 9,4
1947	150 000 000 " 18.	

Gelirlerdeki büyük ölçüdeki artışlar yolcuda 1942, eşyada 1944 yılında kaydedilmiştir. Fakat 1944 yılından sonra eşya taşınması gelirinde önemli oranda düşmeler görülmüştür. Bu duruma savaş sonrası askeri nakliyatın azalması neden olmuştur.

2. Yolcu ve Eşya Tarifelerinin Saptanması

Osmanlı döneminde tarifeler, "Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketi" ile imzalanmış olan 1898 tarihli imtiyaz sözleşmesi şartlarıyla saptanmıştı. 31. 5.1927 tarih ve 1042 sayılı Kuruluş Kanunu'nda esas tarife olarak kabul edilen bu hükümler altın para esasına göre hazırlanmıştır. Sonra altın para yerine kağıt paranın tedavüle çıkarılması ile iki para değeri arasındaki farktan dolayı bir ayarlama yapılması için Bakanlar Kurulu'na yetki verilmiştir 19.

18. C.H.P., On Beşinci Yıl Kitabı, y. y., t.y., s. 251. ; Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1950.

19. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 45.

Esas tarifede gösterilen ücretler, şirketin millileştirilmesi ile 5,1.7.1931 tarihinden 15. 8.1941 tarihine kadar 6,15. 8.1941 tarihinden 1. 8.1943 tarihine kadar (6,3),1. 8.43 tarihinden itibaren azami tarifeler çıkıncaya kadar 10 misli artırılmıştır 20.

Demiryolu işletmeleri dünyanın eski ve büyük taşıma kuruluşlarıdır. Bütün dünyada olduğu gibi, ülkemizde de Demiryolu uzun süre rakipsiz olarak taşımacılığı sürdürmüş sadece teknik konularla ilgilenerek tarife yapımına istenildiği kadar önem verilmemiştir 21.

Demiryolları uzayıp, ülke demiryolları ağı ile örtüldükçe trenlerin yolcularla, marşandizlerin yükle dolmasını bekleyenler ilk zamanlarda hayal kırıklığına uğramışlardı. Trenler az yolcu buluyor, pek seyrek olan marşandizler de pek fazla mal bulamamışlardı. Bunun nedeni olarak sürekli otomobil rekabeti görülmüştü. Devletin otomobil ve otobüs işletenlere karşı bazı yasal kısıtlama koyarak demiryollarınının kurtarılması ileri sürülmeye başlanmıştı. Otomobillere sınırlama yoluna gidilmemişti. Demiryolları ile rekabet eden yollar azalmadı aksine çoğalmıştı. Fakat birdenbire trenler yolcu ile dolmaya başlamıştı. Bütün Anadolu'da birdenbire insanları ve eşyayı harekete geçiren neden tarifelerde indirimde gidilmesi olmuştur 22.

20. Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 45.

21. Ulaştırma Bakanlığı, ra.g.e., s. 45.

22. Mukbil Sezginer, "Cumhuriyetin Başarılarından: Tarifelerde İnkılap," Demiryolu Dergisi, Sayı 128-129 (29 ilk Teşrin 1935), s. 454.

Uzun zaman yolcu tarifelerindeki ısrarcı tutum otobüs ve otomobil rekabeti karşısında zayıflamaya başlamıştı. Bütün demiryolu idareleri bu rekabetten zarar gördükleri yerlerde tarifelerde indirim giderek yolculara kolaylık getirmek zorunda kalmışlardı. Fakat hiçbirisi halkın ödeme gücünün çok üstünde olan ulaşım ücretleri üzerinde esaslı bir indirim cesaret edememişlerdi. Yüksek tarifelerin uygulanmasından elde edilmiş olan maliyet fiyatından aşağı yolcu taşımak zarardır iddiası ileri sürülmekte idi. Taşımanın artmasının maliyet fiyatlarını düşüreceği düşünülmemişti.

Hatta bir aralık indirim yapılacak yerde yapılan pancar tenzilatını kaldırmak, posta taşımaktan para almak, askeri taşıma ücretlerini yükseltmek demiryollarını açıktan kurtarmak için bir care olarak ileri sürenler yanıldıklarını görmeleri uzun sürmemiştir.

Tenzilatlı tarifelerin üzerinden bir yıl geçtikten sonra Devlet Demiryolları seneyi büyük bir kârla kapatmış, üstelik, trenlerin yolcuya yeterli gelmediği görülmüştür. Yolcu katarları dolmaya başlamış, marşandizler çoğalmıştır. O zamana kadar "ülkede zevk için seyahat edilmez" düşüncesi geçerliliğini yitirmiştir. Örneğin, bir günde 4 000 kişi İstanbul'dan Sapanca'ya gitmek için gitmiştir 23.

23. Mukbil Sezginler, "Cumhuriyetin Başarılarından: Tarifelerde inkılap," Demiryolu Dergisi, Sayı 128-129 (29 İlk teşrin 1935), s.455.

Uygulanmasına başlanan "Halk Ticaret Biletleri"nin ülkede uyandırdığı hareket çok büyük olmuştur. Anadolu'nun içinde büyük ticaret merkezleriyle iş görmek zorunda kalan tüccar yazı ile halledecekleri işleri bizzat yapmaya başlamışlardır.

Aile biletleri, kalabalık ailelere seyahat olanağı vermiş, Gidiş-Dönüş Biletleri ve öğrenci biletleri demiryollarına yeni yolcular kazandırmıştır.

Yolcu hareketleri gelir sağlamakla kalmamış, halka ülkeyi tanıma olanağı vermiştir. Ayrıca, ormanlarımızı kemiren odun ve odun kömürü tüketiminin de önü alınmaya çalışılmıştır. Devlet Demiryolları, devletin bu amacına uygun hareket etmek için hemen maden kömürü tarifesini her kilometrede bir ton için bir kuruşa kadar indirmiştir. Eskiden 45 liraya bulunamayan kok kömürü nedeniyle halk odun yakmak zorunda iken indirimlerden sonra Ankara'da kok kömürü fiyatı 25 TL'ye kadar düşmüştür. Üstelik kok kömürünün ucuz taşınmasından zarar edilmemiş, kömür taşınması artırılarak gelir yükseltilmiştir. O zamana kadar tüketimi çok az olan linyit kömürünün de her yerde kullanılması sağlanmıştır. Maden kömürünün ne demek olduğunu bilmeyen Elazığ 1934'den beri maden kömürü tüketmeye başlamıştır 24.

1935'de Anadolu'da yer yer kuraklık görülmüştü. Eskişehir gibi bir buğday merkezindeki değirmenlerde Sivas'ın buğdayı öğütülmüştür. Eğer demiryolları ucuz tarife ile buğday taşımamış olmasa idi Eskişehir'deki kuraklığın etkileri şüphesiz çok daha fazla duyulurdu 25.

24. Mukbil Sezginler, a.g.e., s. 455.

25. Mukbil Sezginler, a.g.e., s. 455.

Ankara'da tüketilen içme suyu çok ucuza taşınmış su kapları geldiği yerlere parasız götürülmüştür. Sebze ve meyve tarifelerindeki indirim, Adana, Tarsuz ve Mersin yöresindeki turfanda malların diğer bölgelerde yaşayanların tüketimine sunulmuştur.

c. 1928-1928 yıllarında Devlet Demiryollarında Taşınan Mal ve Eşyanın Çeşidi ve Miktarı:

<u>Eşyanın türü</u>	<u>miktarı</u>	
Buğday	43 473	Ton
Hububat	18 401	"
Arpa	28 319	"
Yağlı hububat	1 436	"
Un	59 952	"
Pirinç	1 453	"
Patetes	8 142	"
Ot ve saman	28 408	"
sebze ve Meyve	21 220	"
Narenciye	4 296	"
işlenmiş ve işlenmemiş tütün	11 175	"
Şeker pancarı	3 326	"
Tuz	11 142	"
Yumurta	4 634	"
Yağ ve peynir	1 136	"
Şeker	13 520	"
Sabun	345	"
Pamuk işlenmemiş	97	"
Yün ve yapağı	5 040	"
Tiftik	3 430	"
Deri	64	"

Palamut	233	Ton
Kireç	7 163	"
Tuğla, taş, kiremit ve alçı	19 429	"
Çimento	49 140	"
İşlenmiş ve işlenmemiş kereste	58 491	"
I. ve II. sınıf inşaat malzemesi	18 520	"
Odun	26 529	"
Mangal kömürü	3 499	"
Kok	8 160	"
Her tür maden kömürü	38 225	"
Petrol , benzin ve mak. yağları	26 070	"
Krom	10 091	"
Demirürünleri	279	"
Manifatura ve yünli mensucat	2 499	"
Otamobil ve benzeri	4 950	"
Ziraat makina ve araçları	1 704	"
I. ve II. sınıf eşya ve mal.	185 665	"
Toplam:		729 853 " 26.

1943 ve 1949 Devlet Demiryollarında taşınan eşyanın türü ve miktarı:

1943 ve 1949 yıllarında taşınan eşyanın türü miktarı miktarı:

Odun	204 674	Ton	171 508	Ton
Odun Kömürü	41 162		19 214	
Kok	145 637		208 684	
Diğer Maden kömürleri	940 311		1 664 429	
İşlenmiş deriler	1 902		1 891	
İşlenmemiş deri	11 753		5 357	
Tiftik	5 221		1 581	

Yün ve yapağı	19 838	4 622
Kil	3 903	4 918
Krom	166 324	333 843
Bakır	— — —	12 514
Manyesit, Borasit	275	15 044
Kükürt, Pota Göztaşı	5 508	43 250
Diğer maden filizleri	124 264	272 996
Hırdavat	463	— — —
Çimento	197 559	161 851
Kireç	22 858	8 528
Tuğka, kiremit, alçı, taşkum	337 019	393 693
İşlenmiş demir	90 118	19 049
İşlenmemiş demir	78 383	97 910
Diğer yapı malzemeleri	89	6 435
Tarım makinaları ve yedek parçası	12 781	23 988
Buhar Makinası	23	595
Otomobil, kamyonve benzeri taşıtlar	34 978	5 161
Halı ile yünlü ve pamuklu dokumalar	24 281	22 554
Grupaj eşyası	15 524	— — —
Demiryolu malzemeleri	23 698	35 242
Çeşitli askeri eşyalar	— — —	727 622 27.

Görüldüğü gibi, çeşitli askeri eşya 1943-1944 yılları arasında taşınmamışken, 1945-1946 yılları arasında 1 183 862 tona ulaşmıştır 28.

27. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1950.

28. Başbakanlık İstatistik Yıllığı, 1950.

b. Yolcu ve Eşya Tarifelerinde Yapılan İndirim ve İyileştirmeler.

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 1042 sayılı Teşkilat Kanunu'nun 2. inci maddesi gereğince katma bütçe ile idare edildiğinden giderlerini devlet bütçesi dışından kendi geliriyle karşılamak durumunda idi. İdare giderlerini kendi geliriyle kapatamadığı zaman bütçenin denkliği bozulacak ve açık kalan miktar Teşkilat Kanunu hükümlerine göre Devlet Bütçesinden karşılayacaktı. Bu nedenle zaman zaman tarifelerde değişikliğe gidilmesi zorunluluğu duyulmuştu.

Otuzlu yıllarda demiryollarında, taşıma işlerinde görülen artışa etki eden nedenlerden biri de o yıllarda uygulanan indirimli tarifelerdi. Şirket hatları uzun yıllar yüksek ücret tarifelerinde ısrar etmişler ve bu yüzden bir çok yükün özellikle yolcuların otobüs ve kamyonlara kaçmasına yol açmışlardı. Oysa bazı yerlerde çok artan otobüs reketi, bu şirketlerin çok kötü bir şekilde zarara uğramalarına yol açmıştı. Hatta bu şirketlerin imtiyazlarından vazgeçmelerine bir neden de bu rekabet olmuştur 29.

1929 yılında başlayan ve gittikçe etkilerini artıran iktisadi buhranın diğer yandan her gün biraz daha artan otomobil ve kamyon rekabetinin etkileri karşısında geçmiş yılların iktisadi koşullarına göre yapılmış olan ücret

29. Muhlis Mete, Münakalat, İstanbul, İ.U. Yayınları, Güven Basımevi, 1938, s. 106-107.

tarifelerine uymanın zararlı sonuçları alınmaya başlanmıştı. Taşıma ücretlerinin halkın ödeme gücüne ve zamanın iktisadi durumuna göre değiştirmenin zorunlu hale geldiği 1934 yılı başında iyice anlaşılmıştı. Fakat tarifelerdeki değişikliklerin gelir gider dengesinde önemli dengesizliklerin oluşmamasına özen gösterilerek yapılmıştır 30.

Bu nedenle Devlet Demiryolları otomobil ve otobüslerin bazı yerlerdeki rekabetini önlemek için % 50-60 arasında indirimli bölge tarifeleri uygulamaya başlamıştır 31. Özellikle 1934 yılı demiryolları taşıma ücretlerinde yoğun bir şekilde indirime gidildiği bir yıl olmuştur.

Demiryollarında taşıma yoğunluğu ne kadar çok olursa sabit masraflar o kadar geniş bir sahaya yayılacağından, taşınacak her parça eşya veya seyahat edecek her yolcu üzerine düşecek ulaştırma masrafı o kadar az olacaktır. Ulaştırma ücretini indirmek için ulaştırma masrafını indirmek ve bunun için de taşıma yoğunluğunu artırmak zorunluluğu kendini hissettirmiştir. Taşıma yoğunluğunun artırılması için üç yol vardı: a) tarifeler de indirime gitmek, b) Şube hatlarıyla demiryollarını her yere uzatmak, c) Demiryollarının geçtiği yerlerdeki Ziraatı geliştirmek 32.

30. " Devlet Demiryollarının Tarife Siyaseti," Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5(İlk Teşrin 1935), s. 138.

31. C.H.P., On Beşinci yıl Kitabı, s. 253.

32. William M. Ocworth, Demiryollar Ekonomisi, Cev. H. Berkes, İstanbul, Ulus Basımevi, 1938.

Gerçekten, demiryollarında indirim gitmek taşıma yoğunluğunu artırırken, demiryollarının kâr etmesine engel olmamıştır. Ayrıca, indirim gidilmesinin asıl hedef olan ekonomik hareketliliğin artırılmasını sağlamıştır.

Bundan başka getirilen indirimlerin kok ve maden kömürünü de içine alması , ülkenin çeşitli bölgelerinde kurulan fabrikalara taşınmasını kolaylaştırmış ve evlerde odun yerine yakacak olarak kömürün kullanılmasını sağlamıştır. Diğer yandan inşaat malzemesinde uçuz taşınması inşaat çalışmasının artmasına ve ülkenin yeniden imarında etkili olmuştur.

1934 Yılında Yapılan Taşıma Ücretleri İndirimleri:

1934 yılında Devlet demiryolları tarifelerinde uygulanmasına başlanan indirim yolcu taşımalarında; Şebekenin her tarafında 100 km. den fazla uzaklığa gidiş dönüş seyahati yapacak olanlara % 60 oranında bir indirim getirmiştir 33. İzmir hatlarındaki şirket tarifeleri kaldırılıp anahat tarifelerinin oturmasıyla yapılan % 7-23,5 oranındaki indirim ek olarak İzmir-Alaşehir-Manisa-Bandırma kısımlarında yolcu ücretlerinde % 50 oranında indirim gidilmiştir 34. Samsun-Sivas hattında basit yolcu ücretleride % 60 indirim uygulanmaya başlanmıştır

33. "Devlet Demiryollarının Tarife Siyaseti," Bayındırlık İşleri Dergisi, Sayı 5 (İlk Teşrin 1935), s. 138.

34. a.g.m., s. 138.

35. Çeşitli istasyonlardan Çiftahan kaplıcalarına gidip gelecek yolcuların on beş gün süreli bilet ücretlerine %50 indirim getirilmiştir 36.

Mersin-Adana-Mamure kısmında gidiş ve gidiş-dönüş bilet ücretlerinden % 50-75 oranında bir indirim uygulanmaya başlanmıştır 37. İzmir banliyösündeki gidiş ve gidiş-dönüş bilet ücretleriyle abonman kartlarına % 25-50 indirim; işçilerin abonman kartı ücretlerine % 15 indirim; öğrencilerin abonman kartı ücretlerine % 18 indirim getirilmiştir 38. Türkiye dışından gelip Haydarpaşa ile Fevzipaşa arasındaki hatta yolculuk yapacak olanların bilet ücretlerine % 45 indirim getirilmiştir 39.

Uluslararası kongrelere katılacak olan yabancı üyelerin bilet ücretlerine % 50 indirim uygulanmaya başlanmıştır 40. Bursa-Mudanya hattındaki bütün yolcu ücretlerine % 76 oranında indirim yapılmış ve bunları çeşitli şehirlerdeki halkın tatil günlerinde yakındaki gezinti yerlerine uygun

35. a.g.m., s. 138.

36. a.g.m., s. 138.

37. a.g.m., s. 138.

38. a.g.m., s. 139.

39. a.g.m., s. 139.

40. a.g.m., s. 139.

bir ücretle gidip gelmelerini sağlamak amacıyla gezinti katarları düzenlenmiş ve bu trenlerle seyahat edenler için aşağıda gösterilen oranlarda indirimli gidiş-dönüş biletleri düzenlenmiştir 41.

- 1- Eskişehir'den Vezirhan ve Kütahya'ya kadar çıkarılan gezinti katarlarından % 75-87,
- 2-Haydarpaşa'dan Sapanca'ya işletilen gezi katarlarından % 70-87,
- 3-Ankara'dan Çankırı'ya ve Balıkesir'den Bandırma'ya işletilen gezinti katarlarından % 80-92,
- 4-izmir'den Alaçehir ve Soma'ya işletilen gezinti katarlarında % 85,
- 5- Adapazarı'ndan Haydarpaşa'ya işletilen gezinti katarlarında % 70-87,
- 6- Afyonkarahisar'dan Haydarpaşa'ya işletilen gezinti katarlarında % 70-87 onanda indirim uygulanmaya başlanmıştır 42.

Bunlardan başka, halk "Ticaret Biletleri" adı verilen kişiye özel ve fotoğraflı biletler hazırlanmıştır. Bu tür biletler, uzaklığa göre değil zamana göre ücretlendirildiği için halkın ilgisi ile karşılaşmıştır. Üç tür süre ve üç sınıf üzerine düzenlenmiş olan halk ticaret biletlerinin

	III mevki	II mevki	I mevki
On beş günlük	1 750	2 500	3 500
Bir aylık	3 000	4 000	6 000

41. a.g.m., s. 139.

42. a.g.m., s. 139.

iki aylık 3 500 5 000 7 000 43.

Bu ücretlerle bilet sahipleri rahat bir şekilde yolculuk yapabilme olanağına kavuşmuşlardır. Ayrıca, 50 kiloya kadar ticari eşyanın ücretsiz taşınması kalaylığını da sağlamıştır. Bu çeşit biletlerden 15 günlüklerinin her sene İzmir'de açılan Uluslararası 9 Eylül panayırını gezmek için gelenlere belirli tarihler arasında %50 indirimli satılması ve böyle bir bilet alan kimsenin ilk seyahati İzmir'e yaptıktan ve bileti orada vize ettirdikten sonra geçerli olduğu süre içinde istediği yönde seyahate devam edebilmesi gibi özelliği nedeniyle halkın ilgisiyle karşılaşmıştır 44.

1934 yılında yolcu tarifelerinin düzenlenmesindeki bu iyileştirmelerle yalnız ana hatlarda yolcu sayısında bir önceki yıla göre 645 913 kişi artış sağlamış ve 540 763 TL. gelir fazlası elde edilmiştir 45. Ayrıca, eşya tarifelerinde de indirimle gidilmiştir. Maden kömürü, kok, antrasit ve linyit taşınması önce Haydarpaşa, Derince ve İzmit limanlarından sevk edilenler için ton ve km. başına;

100	km.	uzaklık	2,20	krş.
200	"	"	2,11	"
300	"	"	2,02	"
400	"	"	1,91	"
500	"	"	1,81	"

43. a.g.m., s. 139.

44. a.g.m., s. 140

45. a.g.m., s. 140.

Diger istasyonlar arasında ise;

100	km.	uzaklık	2,28	krş.
200	"	"	2,18	"
300	"	"	2,08	"
400	"	"	1,98	"
500	"	"	1,88	"

olan tarife ücretlerinde değişikliğe gidilerek her uzaklık için maden kömürlerinin tam vagon yükü olanlardan ton ve km. başına eşit olarak 1 krş. ve parakentelerinden de 2 krş. ücret üzerinden oluşan yeni bir tarife düzenlenmiştir 46.

Maden kömürü taşıma ücretlerinin büyük bir özveriyle yarı yarıya indirilmesi yurdun iç bölümlerinde kurulan ve kurulacak olan sanayinin yararına olan bu gelişme olmasının yanısıra yakıt olarak odunun yerine kömürün kullanımını kolaylaştırarak ormanların kurtarılmasını da sağlamıştır. Ormanların kurtarılması için ayrıca, kömür sobalarının taşıma ücretlerinde tam vagon yüklü olduklarında % 42, parakente taşındıklarında % 33 oranında indirimle gidilmiştir 47.

Kuru Sebzeler:

Genel tarife üzerinden ton km başına 3,3-4,05 krş. taşınmakta olan kuru sebzelerin (fasulye, bezelye, börülce, bakla, mercimek, nohut, soğan, sarmısak, bamya

46. a.g.m., s. 140,141.

47. a.g.m., s. 141.

ve patates) parakente taşıma ücretleri için ton km. başına 3,3 krş. ve tam vagon yükü için % 26-43 arasında indirim uygulanmıştır. Bu düzenlemelerde, sahillere uzak yerlerde yetişen ve o zamana kadar ücret fazlalığından dolayı iskelelere gönderilemeyen kuru sebze üretiminin bu indirimden sonra daha çok miktarda ihracının ve pazarlaması amaçlanmıştır 48.

Para, Esham, Külçe Altın, Gümüş ve Benzerleri:

Sahiplerinin sorumluluğu ve koruması altında gönderilen para, esham ve külçe halinde altın, gümüş ve benzerlerinin her bin kuruşu için önceden alınmakta olan 16 krş. % 90 indirimle 0,50 kuruşa ve idare'nin sorumluluğu altında altın taşınan her bin kuruşundan alınmakta olan 10 kuruşda % 50 indirimle 5 kuruşa indirilmiştir 49.

İnşaat Malzemesi:

Bunların dışında, tuğla, kiremit, kum, balast, çakıl, yapı taşı, aşçı, çimento, mermer ve kalker parçaları, boya toprağı, gibi inşaat malzemesine genel tarife üzerinde % 40-56 oranında indirim getirilmiştir 50.

İçme Suları:

48. a.g.m., s. 141.

49. a.g.m., s. 142.

50. a.g.m., s. 142.

Şebekenin herhangi iki istasyonunu arasında tam vagonla veya parakente olarak taşınan içme sularından önce alınmakta olan ücret;

100 km. uzaklık için ton başına	248	krş.
200 " " " " "	473	"
300 " " " " "	677	"
400 " " " " "	858	"
500 " " " " "	1 018	"
600 " " " " "	1 155	"
1 000 " " " " "	1 485	"

yeni tarife ile yukarıdaki ücretlerde parakente satış için % 18-57 ve sahiplerine ait sarnıçlı vagonlarla taşınanlar için 50,7-31 oranında indirim getirilmiş ve ayrıca, parakente su kapları ile boş sarnıç vagonlarının yerlerine parasız iadesi de kabul edilerek halkın her yerde iyi menba suları içebilmeleri olanağı sağlanmıştır 51.

Samsun iskelesi:

Samsun iskelesinden geçecek mallarla ilgili olan tarife % 4-16,5 arasında indirim yapılmak suretiyle buradan giden eşyaya yüklenen giderler önemli oranda azaltılmıştır 52.

Portakal, Limon, Mandalina, Turunç ve Ağaçkavunu:

Güney vilayetlerimizde yetişen portakal, limon, mandalina, turunç ve ağaçkavunlarının yurdun her tarafına

51. a.g.m., s. 142.

52. a.g.m., s. 142.

ucuz bir ücretle taşınabilmesi amacıyla bu taşımayla ilgili tarifede % 42 oranında indirim yapılmıştır 53.

Yerli Maden Suları:

Türkiye içinde çıkan maden suları için genel tarife ile alınmakta olan ücretlere % 23,8 oranında indirim getirilmiştir. Ayrıca fenni sisteme uygun çalışan tesislerden gönderilen maden suları için 50 indirim uygulanmıştır 54.

Palamut:

Ege bölgesinde ormanlarda yetişip İzmir'de işlendikten sonra yabancı ülkelere ihraç(Yıllık ihracatı 25 000 ton) edilen palamutlar için İzmir-Kasaba ve Temdiid demiryolu şirketi tarafından uygulanan yüksek taşıma ücret tarifesine de % 35-48 oranında indirim getirilmiştir 55.

Taze Meyve ve Sebzeler, Et, Süt, Taze Balık...:

Türkiyenin bazı bölgelerinde erken alınan meyve ve sebzenin daha geç veya az yetişen bölgelerde satışını kolaylaştırabilmek ve üretimi teşvik için, taze meyvelerin genel tarife üzerinden ağırlığı 5 tona kadar olanlarına % 47 ve 5 tondan fazla olanlarına ise % 61

53. a.g.m., s. 143.

54. a.g.m., s. 143.

55. a.g.m., s. 143.

oranında indirim uygulanmaya başlamıştır. Taze sebzelere 5 tondan fazla olanlarına % 40 indirim getirilmiştir.

Bu indirimlerle Adana ve İzmir dolaylarında erken yetişen sebze ve meyvelerden demiryollarının geçtiği uzak yerlerde yaşayan halkın da yararlanması sağlanmıştır 56.

Taze et, kesilmiş kümes hayvanları, vurulmuş av hayvanları, yoğur, süt, buz, kar taşıma ücretlerinde % 42 ve taze balık ve diğer deniz ürünleri taşıma ücretlerinde de % 54 oranında indirim yapılmış ve özellikle balık taşınmasında kullanılan küfe, sandık gibi boş kapların yerlerine parasız götürülmesi kabul edilmiştir 57.

Kereste:

Demiryollarının herhangi iki istasyonu arasında tam vagonla yapılacak kereste taşınması için daha önce uygulanmakta olan tarifeye göre ton başına:

100 km. uzaklıkta	400 kuruş
200 " "	600 "
300 " "	800 "
400 " "	900 "
500 " "	1 000 "
600 " "	1 100 "
1 000 " "	1 500 " ücret alınmakta

idi.

56. a.g.m., s. 143.

57. a.g.m., s. 143.

% 13-25 oranında yapılan indirimle bu ücretler:

100	km.	uzaklık	için	300	kuruş	
200	"	"	"	500	"	
300	"	"	"	600	"	
400	"	"	"	700	"	
500	"	"	"	800	"	
600	"	"	"	900	"	
1 000	"	"	"	1 300	"	58.

Yolcu Taşıyan Matorlu ve Matorsuz Kayıklar:

Sapanca Gölü'ne gezmek için gelen yolcuların bu gölde spor eğlenceleri için kullanmak için getirecekleri kayıklar için % 70-84 oranında indirimli bir tarife kabul edilmiştir. Böylece Haydarpaşa ve Adapazarı'ndan Sapanca'ya kadar olan şehir, kasaba ve köylerden tatil günlerinde gezi trenleri ile Sapanca'ya gelen yolcuların eğlenmesi için gerekli ortam oluşturulmuştur 59.

Kuru Üzüm:

İzmir hatları güzergahında yetişen ve Ege Havzasının belli önemli ihraç ürünlerinden biri olan kuru üzüm için İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından uygulanmakta olan ücretlerden % 23,8-59,4 oranında indirime gidilmiştir 60. Böylece, Avrupa piyasalarında Türk üzümü

58. a.g.m., s. 144.

59. a.g.m., s. 144.

60. a.g.m., s. 145.

daha uygun fiyata satılarak diğer ülke üzümüleriyle rekebet olanağına kavuşmuştur

Küsbeler:

Taşıma ücretlerinin yüksekliğinden dolayı üretildikleri yerlerde ziyan olan zeytin küsbesi, ay çiçeğı küsbesi, pancar küsbesi, pamuk çiğidi ve küsbesi ve diğer yağlı hububat küsbelerinin üretim bölgelerinden sahildeki ticaret merkezlerine daha ucuza taşınabilmesi için % 51-69 oranında indirim getirilmiştir 61.

Bira:

Anadolu'da kurulmuş fabrikalarda üretilen biralar için % 42-71 oranında indirimli tarife uygulanmaya başlanmıştır. Böylece halkın içkiyi daha ucuza satın alması sağlanmıştır 62.

Meyan kökü:

Ege bölgesinde toprak altından çıkarılıp dış ülkelere ihraç edilen ve senelik ihracatı 15 000 tona yükselen meyan köküne izmir-Kasaba demiryolu şirketi tarafından uygulanmakta olan tarifelerde % 42-51 oranında indirilme gidilmiştir. Daha sonra, bu indirim diğer şebekeye de yayılmıştır 63.

61. a.g.m., s. 145.

62. a.g.m., s. 145.

63. a.g.m., s. 145.

Seyriseri Ücretlerine Bağlı İken Seyri Hafife Bağlı Tutulan Eşya :

Daha önce, genel seyriseri tarifesine bağlı olan ve her tonondan 15 kuruş ücret alınan:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| - Canlı küçük ve büyük ağaçlar | - Koza taşları |
| - Çocuk arabası | - Lavabolar |
| - Sökülmemiş el arabaları | - Şişe tapaları |
| - Canlı asma cubukları | - Çayır peyniri |
| - Çerçeveli aynalar | - Basılmamış otlar |
| - Çeşitli banyolar | - Taze tuzsuz peynirler |
| - Çalı süpürgeleri | - Basılmamış samanlar |
| - Elbise ve saire dolapları | - Sökülmemiş sandalyeler |
| - Sökülmemiş döşemeler | - Saz |
| - Dut yaprakları | - Lüks sepetler |
| - Evşyaları | - Süt ürünleri |
| - Fıçı ve pompalar (Varil) | - Sütler |
| - Fidanlar | - Her çeşit süpürgeler |
| - Hasır ürünleri | - Söğüt dalları |
| - Hububat sapları | - Basılmamış talaşlar |
| - İpek kozaları | - Taze ve tuzsuz te
reyağlar |
| - Sökülmemiş silahlar | - Yaş yapraklar |
| - Boyalı ve mamül kamışlar | - Yosunlar |
| - Sökülmemiş Karyolalar | - Kızaklar |

yukarıda adı geçen eşyaların taşıma ücretlerinde % 65 indirim uygulanmaya başlanmıştır 64.

İzmit İskelesi Tarifesi:

64. a.g.m., s. 145,146.

izmit Limanına gidip gelen eşyanın demiryolu iskelesinden geçenler için alınmakta olan ücretlerden % 65 oranında bir tenzilat yapılmıştır.

Ücret tarifelerinde 1934 yılında yapılan indirimlerin ve düzenlemelerin olumlu sonuçları alınmaya başlamıştır. Nitekim, 1933 yılında 14 826 842 lira olan ana hatların genel geliri 1934 yılında 3 815 669 lira fazla ile 18 642 511 liraya ve 1 395 001 lira olan izmir hatları geliri de 549 805 lira artışla 2 944 806 liraya yükselmiştir 65.

Anahat istasyonlarında 1933-34 mali yılında yolcu biletlerinin, sayısı 1 628 342 adet ve geliri 4 028 497 lira iken 1934-35 mali yılında bilet sayısı 2 274 156 ya geliri ise 4 569 260 TL. ye yükselmiştir 66.

Hükümet, Ülkenin ekonomik durumuna ve halkın ödeme gücüne uygun bir şekilde düzenlenmesi için esaslı önlemler almaya başlamıştı. Devlet Demiryolları tarafından işletilen hatlarda tarife ücretleri, halkın genel gereksinimleri ve ödeme gücü ile ekonomik bölgelerimizin özellikleri göz önüne alınarak % 50 indirimli gidiş-dönüş biletleri uygulamaya konulmuştur 67. Mesafe uzadıkça ücretin azalması esasına uygun tarifeler uygulanmaya başlanmıştır. Ayrıca, gidiş- geliş biletlerinde öğretmen, öğrenci, aile, işçi gezilerinde uygulanan indirimli

65. a.g.m., s. 146.

66. a.g.m., s. 146,147.

67. C.H.P. On Beşinci Yıl Kitabı, s. 253.

tarifeler ve yine bütün milli demiryollarında geçerli olmak üzere indirimli on beş günlük, bir aylık, iki aylık, halk için ticaret biletleri hazırlanmıştır 68.

Ankara, İzmir ve İstanbul banliyölerinde tarife birliğini sağlamak şehir içindeki diğer ulaştırma ücretlerine yapılan zammın trenlerde meydana getireceği izdihamı önlemek amacıyla ücretler kısmen artırılarak tarife değişikliğine gidilmiştir. Ancak bu artışın sabit gelirli memurları etkilememesi için 15 günlük, aylık ve üç aylık ucuz Ulaşım Kartları uygulanmasına başlanmıştır 69. İndirimli Ulaşım Kartları iç ticaret ve iç turizmin ülke içinde yayılmasını kolaylaştırmak amacıyla yönelik bir uygulama olmuştur 70. Ayrıca aynı amaçla, aile gruplarına, aile üyelerinin sayısına göre % 50 ve % 75 indirimli tarife getirilmiştir 71.

işçiliği ve iş arayanlara iş bulmayı kolaylaştırmak ve imar inşaatı işçiliğiyle ziraat işçiliğini ucuzlatmak amacıyla işçi ve amele gruplarına özel % 70 indirimli amele tarifeleri getirilmiştir 72.

68. Muhlis Mete, a.g.e., s. 106.

69. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 26,27.

70. C.H.P. , On Beşinci Yıl Kitabı, s. 253.

71. C.H.P., a.g.e., s. 253.

72. C.H.P., a.g.e., s. 253.

Turizmi teşvik ve kolaylaştırmak ve transit yolcu hareketlerinin yurdumuza getireceği yararları ve döviz kaynaklarını artırmak amacıyla; yabancı demiryolu idareleriyle görüşerek, Avrupa ile Hindistan-Irak-Suriye arasında seyahat edecek yolcuların ülkemizden geçmelerini özendirmek için uzunluğuna göre % 50-70 arasında değişen indirimli tarifeler uygulanmıştır 73.

Ayrıca aynı yolcular için Semplon ve Toros Ekspresinin geçtiği ülkelere de çeşitli oranlarda indirim yapılmıştır.

Ankara, İstanbul, İzmir banliyölerinde % 80 indirimli banliyö tarife ve karneleri hazırlanmıştır 74.

Gene yaz aylarında şehir ve Kasabalar arasında % 80 indirimli gezinti katarları düzenlenmiştir.

Köy ve Kasaba'da oturan ailelerin çocuklarının yakındaki merkez okullarına devam etmelerini kolaylaştırmak için, 70 km.ye kadar uzaklıklar için % 90 indirim getirilmiştir. Aynı zamanda kalkış ve dönüş saatleri okul zamanına uymayan yerlerde, olanaklar ölçüsünde Otoraylar ve Otomotrisler devreye sokularak, aksamaların önüne geçilmiştir. Ayrıca, öğrencilerin aileleri üzerindeki yükü hafifletmek için öğrenciye çocuk tarifesinden başka, her yerde ve her çeşit indirimli tarifeler üzerinden % 50

73. C.H.P., a.g.e., s. 253.

74. C.H.P., a.g.e., s. 253.

indirimden yararlandırmak suretiyle bir kalaylık daha sağlanmıştır 75.

Öğretmenler içinde, genel tatil süreleri içindeki gezilerinde, bütün indirimli tarifeler üzerinden ayrıca % 50 indirim uygulanmıştır 76.

Tiyatro, ses ve saz sanatçılarının en az beş kişilik küçük gruplar halinde temsil ve gösteri için turneye çıkmaları durumunda % 50 indirim uygulanmıştır 77.

Türkiye içinde ve dışında açılacak sergi ve müzelerde gösterime girecek yerli ve yabancı sanat eserleri için esas tarife üzerinden % 70 indirim yapılmıştır. Gösteri için istasyonlarda uygulanan bekleme ücretlerinde de % 10 indirim getirilmiştir 78. Ulusal ve Uluslararası sergi ve panayırlara katılacak yolcular da aynı indirimden yararlandırılmıştır 79.

Bütün bunların yanısıra, gazetecilere de Halk ve Ticaret Biletleri üzerinden % 60 indirim uygulanmıştır.

75. C.H.P., a.g.e., s. 254.

76. C.H.P., a.g.e., s. 254.

77. C.H.P., a.g.e., s. 254.

78. Bayındırlık İşleri Dergisi, sayı 1 (Haziran 1936), s. 143.

79. C.H.P. On Beşinci Yıl Kitabı, s. 253.

Buna karşılık anahat trenlerinde seyahat ücretleri biraz artırılmış ve yataklı yolcularında daha yüksek olan ödeme gücü göz önünde bulundurularak demiryolu ücretlerini eklenmek üzere birinci ve ikinci mevkiler için zamlı ücret uygulanması yoluna gidilmiştir. Ayrıca, seferleri kesintiye uğrayan vapurlardan sahillerimize çıkarılacak yolcuların seyahatlerini demiryolu ile tamamlamalarını sağlamak için Denizyolları İdaresiyle anlaşmaya varılarak bir tarife ayarlaması yapılmıştır 80.

Yolcu tarifelerine ve eşya tarifelerine de getirilen indirimlerle, ülkenin ekonomik koşullarına uymak üzere uygulanan indirimli tarifelerle bir çok üretim ve ticaret çalışmaları teşvik edilmiş oldu. Böylece, Uzak mesafeye ve yüksek ücrete dayanamayan eşyanın ve bir çok ürünün (zahire, incir, üzüm, kereste vs...) daha fazla miktarda iç ve dış pazara nakledilmesi sağlanmıştır. Fakat, mensucat iplikleri, keresteler, demirler indirimli tarife dışına çıkarılmış, tam vagon muamelesi yapılmak koşuluyla pamuk, yün, yapağı, tiftik, kuru meyveler, yağlı taneler, pirinç ve sabun taşıma ücretleri ayrıca saptanmıştır 81.

Bundan başka büyük bir hacim gerektiren kok ve maden kömürü gibi bir taraftan ülkenin çeşitli yerlerinde kurulmakta olan fabrikalara gönderilmiş, diğer yandan

80. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının ilavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 26,27.

81. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayılıısının ilavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 26,27.

evlerde yakacak olarak kullanılmış ve odunun yerini almıştır 82. Ayrıca, koşullarla Karabük, Ülkü ve Sivas istasyonlarına gönderilecek maden kömürleriyle halka dağıtılmak üzere gönderilen maden kömürleri ve koklar için alınan ulaştırma ücretlerinin bir kısmının geri verilmek suretiyle bir indirim uygulanmıştır 83.

Pikler, dolu ve boş gaz muhafazaları, taş ve taş ürünleri, çimento ürünleri, asfalt, beton, zift, katran, kumlu muşamba taşınması için ihtiyaca uygun ücretler saptanmıştır 84 . Özellikle, iktisadi kuruluşlarda önemli bir rol oynayan inşaat malzemesinin taşıma ücretine getirilen indirimlerle inşaat çalışmalarının artmasını sağlamıştır 85.

Ot ve saman gibi havaaleli maddelere getirilen indirimli tarifeye, işlenmiş kaba hasırlar ve prit de eklenmiştir. Ayrıca, Palamut, çamkabuğu ve mazi tarifeleri değiştirilmiş, yurda ithali zorlaşmış olan mantar yerine şişe tapası yapımında kullanılan meşe ağacı kabuğu

82. Muhlis Mete, a.g.e., s. 106.

83. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 26-27.

84. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 27.

85. Muhlis Mete, a.g.e., s. 106.

taşınmasının da bu tarifeden yararlanması sağlanmıştır 86.

Karabük Demir Çelik Fabrikalarında kullanılan amonyum sülfat, asit sülfirik, benzol, fenol gibi maddeler de fabrika ürünlerine ait indirimden yararlandırılmıştır 87.

Üretim merkezlerine ve ihracat limanlarına hayvanlar otlaya otlaya götürüldükleri için o zamana kadar demiryollarında hayvan naklinin önemi bir yeri yoktu. Hayvan nakliyat tarifelerinde indirim gidildikten sonra demiryollarında hayvan taşımacılığında önemli artışlar görülmeye başlanmıştır 88.

ç. Uluslararası İstanbul Tarife Konferansı

Şark demiryollarının satın alınması ve işletilmesinin Demiryolu idaresine geçmesinden sonra, ilk kez Temmuz 1937 tarihinde Türk, Yunan ve Bulgar demiryolları temsilcileri arasında İstanbul'da bir konferans toplanmıştır. Bu konferansta Ağustos 1937 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere ortak bir tarife hazırlanmıştır. Bu konferans sonucunda imzalanan Anlaşma

86. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 27.

87. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 27.

88. Muhlis Mete, a.g.e., s. 196.

1941 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. II.Dünya Savaşı sırasında Türk demiryollarını Avrupa'ya bağlayan büyük köprülerden birinin büyük hasara uğraması sonucunda ulaştırma kesilmiştir 89.

Savaş sırasında Balkan'larda ve Avrupa'da iktisadi birlik kurulmamış olduğundan taşıma ücretlerini her idare tarafından kendi sınırları içinde ayarlanması kabul edilmişti. Bu durumun dış ticaretimizi ve Orta Avrupa ile iktisadi ilişkilerimizi zora sokması nedeniyle tekrar müşterek tarife uygulanması yoluna gidilmiştir. Böylece 1942 yılında Bulgaristanla İstanbul'da bir toplantı yapılarak 1.6.1943 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere müşterek bir tarife hazırlanmıştır 90. Buna göre, tarifede taşıma ücretleri her iki idarenin milli parası üzerinden gösterilmiş ve tarife çeşitli zamanlarda değişikliğe uğratarak 31.8.1945 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır.

21.8.1945 tarihinde yapılan Selanik Anlaşması gereğince 4095 No.lu kanuna dayanarak TCDD tarafından işletilmekte olan Yunan arazisi demiryolu, 1.9.1945 tarihinden itibaren Yunan Devlet Demiryollarına teslim edilmiş ve Yunanistanla Bulgaristan arasındaki ilişkiler düzelineye kadar uluslararası taşıma hudut taşınmasıyla birleştirilmiştir. 31.1.1946 konferansında Maliye ve Merkez Bankası temsilcilerinin de bulunduğu toplantıda İstanbul'da Avrupa ile Türkiye'nun demiryolu

89. Habip Germeyanlıgil, " Türk ,Yunan,Bulgar İstanbul Tarife Konferansı," Demiryollar Dergisi, Sayı 282-284 (Nisan-Haziran 1949), s. 92.

90. Habip Germeyanlıgil, a.g.m., s. 92.

ilişkilerimiz bir kere daha düzenlenmiştir. Ancak Türkiye o tarihten itibaren Yunan'lular ve Bulgarlar tarifelerini yükseltmiş olduklarından ihracat ve ithalat malları için Denizyollarını tercih etmeye başlamış ve gerek Triyeste yolu ile gerekse Tuna yolu ile yapılan taşıma demiryolları trafiğinin önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur 91. Özellikle transit ülke olan Bulgar demiryolları bu trafik azalışının kendi tarifelerinin yükselişinden ileri geldiğini hissederek bir toplantı yapılmasını ve bu konunun incelenmesini teklif etmiştir. TCDD idaresi bu öneri üzerine Ankara, İstanbul, İzmir ticaret odalarına bir mektup yazarak ithalat ve ihracat maddelerinin taşınmasından ne gibi güçlüklerle karşılaşıldığını ve neler istendiğini sormuş ve alınan cevaplarda özellikle Yunan ve Bulgar tarifelerinin yüksekliğinden şikayet edildiği ve bazı maddeler hakkında özel indirimli tarifeler yapılması istendiği saptanmıştır 92.

Bunu üzerine 28 Mart 1949 tarihlerinde çalışmalarına başlayan konferans 6 Nisan 1949 tarihinde çalışmalarını tamamlamıştır. Konferans sonucunda Yunan ve Bulgar demiryolları uluslar arası tarifeleri üzerinden % 20 indirim yapmayı kabul etmişlerdir. TCDD ise % 12 indirim yapmıştır. Bulgar ve Yunan ücretleri Türkiye'nin bütün çabalarına rağmen gene de yüksek tutulmuştur 93.

91. Habip Germeyangil, a.g.m., s. 93.

92. Habip Germeyanlıgil, a.g.m., s. 93.

93. Habip Germeyanlıgil, a.g.m., s. 93.

3. Demiryolu Sanayinin Kurulması

a. Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Kuruluşu:

Anadolu-Bağdat hattının çalışan buharlı lokomotif ve vagonların onarımını yapmak üzere 1894 yılında küçük bir olarak atölye olarak kurulmuştur 94. Buna 1904 yılında yolcu ve yük vagonları tamir şubeleri eklenmiştir 95. Cumhuriyet kurulduğunda yılda 33 lokomotif, 124 yolcu vagonu, 590 yük vagonu onaracak kapasitede olan Eskişehir atölyesi 1925 yılında, montaj, kazanhane, tekerlek tornahanesi ve çeşitli marangozhaneler kısımlarının eklenmesi ile 1928 yılında genişletilerek bir sanayi kuruluşu haline getirilmiştir. 1961 yılında yurdumuzda ilk yolcu vagonu yapımı burada gerçekleştirilmiştir 96.

Fabrikanın başlıca faaliyeti, lokomotif ile, lokomotif ve yük vagonu onarımı ile lokomotif ve yük vagonlarına gerekli yedek parçalarının yapımı, çelik köprü ve çelik inşaat, emniyet tesisatının yapımı ve onarımı, her çeşit yol makaslarının yapımı ve onarımı, çeşitli kromaj nikelaj ve saç işleri ile her çeşit takım yapımı işleri olmuştur. 1957 yılından sonra da fabrika dizel

94. Servet Zengin, a.g.e., s. 27.

95. Edip Sirmen, "Devlet demiryolları Atelyeleri," Demiryollar Dergisi, Sayı 275-278 (Eylül-Aralık 1948), s. 40.

96. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 67.

lokomotiflerin de onarımına başlamıştır 97. Fabrikanın 1950 daki onarım işlerinin yıllık kapasitesi; 300 lokomotif, 3 500 yük vagonu, 370 vagon kantarı, 50 bariyer olmuştur. İmalat işleri ise; 100 ton takım, 2 000 ton köprü, 1 000 ton çeşitli çelik inşaatı ve 250 takım makas olarak gerçekleşmiştir. Aynı yıllarda Fabrikada çalışanların sayısı ise; 18 mühendis, 15 Tekniker, 314 idari personel ve 3 800 işçi çalışmıştır. 98.

b. Sivas Demiryol Makinaları Sanayii A.Ş. (TUDEMSAŞ):

Doğu, İç ve Güney Anadolu bölgelerinde TCDD'nin kullanmakta olduğu buharlı lokomotif ve yük vagonlarının onarımı amacıyla 1939 yılında "Sivas Cer Atölyesi" adı altında kurulmuştur 99. Atölyenin projesi İdare'nin mühendisleri tarafından yapılmış ve inşaatın denetlenmesi ve bütün tezgahlarının montajı teknik elemanları ve işçileri tarafından gerçekleştirilmiştir 100.

Demiryolu ulaştırmasında meydana gelen gelişme sonucunda yurt ekonomisinin gereksinimlerine paralel olarak bina, tezgah ve tesis bakımından geliştirilen Sivas Cer Atölyesi 1953 yılında yük vagonu yapımına geçmiştir 101.

97. Servet Zengin, a.g.e., s. 27.

98. Servet Zengin, a.g.e., s. 27.

99. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'de Ulaşım, 1982, s. 77.

100. Edip Sirmen, a.g.m., s. 41.

101. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, s. 67.

Ayrıca, Demiryolu idaresinin ihtiyacını karşılamak üzere Sivas'ta küçük bir lastik Fabrikası kurulmuştur. II. dünya Savaşı sırasında lastik makzemesinin dışardan getirtilmesinin güçlüğü ve yerli firmalara istenen ölçülerde imal ettirilememesi idareyi çok zor durumda bırakmıştı. Bunun üzerine, 1944 yılında kurulan Lastik Fabrikaları işletmesi hortum, çanta, vagon lastiği gibi gereksinimi 102. 1950 yılında kurulan döküm fabrikası ve yine aynı yılda kurulan Donatım Fabrikasında, vagon ve lokomotif parçaları dökümü, civata, sonun, perçin, ağaç ve madeni vidaları yapımı ve çeşitli kuturta tel çekimi yapılmıştır 103.

Kuruluşun 1950 yılında gerçekleştirilen yıllık tamirat kapasitesi, 300 tane lokomotif, 500 tane yolcu vagonu, 6 000 tane yük vagonu; imalat kapasitesi, 1 000 tane yük vagonu, Döküm işleri, 16 000 ton pik döküm, 600 ton pirinç döküm, 300 ton çelik döküm idi. Personel olarak ise, 12 mühendis, 23 tekniker, 265 idari personel ve 3 600 işçi çalışmıştır 104.

1. 9.1972 tarihinde 440 sayılı Kanunu amacına uygun olarak 200 milyon TL. sermayeli TCDD Genel Müdürlüğüne bağlı Sivas Demiryolu Makinaları Sanayi Müessesesi (SİDEMAS), adı ile müessese haline getirilmiştir 105.

102. Edip Sirmen, a.g.m., s. 42.

103. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, s. 67.

104. Servet Zengin, a.g.e., s. 28.

105. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'de Ulaşım, s. 77.

SİDEMAS Müessesesi, 28. 3.1986 tarihinde Bakanlar Kurulu'nun 86/10527 sayılı kararı ile Türkiye Demiryolları Makinaları Sanayii Anonim Şirketi (TUDEMSAŞ) ünvanı ile TCDD Genel Müdürlüğüne bağlı ortaklık olarak teşkilatlandırılmıştır 106.

c) Adapazarı Vagon Sanayii

Demiryolları idaresi tarafından Sivas Cer Atölyesinde elde edilen deneyimden yararlanılarak idarenin mühendisleri tarafından projesi hazırlanmış olan bu fabrika, 1951 yılında işletmeye açılmıştır 107. Fabrikada özellikle yolcu ve yük vagonlarının tamir edilmekte ve bakımı yapılmıştır.

Fabrikanın 1950 deki verilere göre yılda 1 400 yolcu vagonu ve 5 000 yük vagonu onarımı gerçekleştirilmiştir. Personel durumu ise, 6 mühendis, 13 Teknikel, 167 idari personel, 1 700 işçiden oluşmuştur 108.

d) Ankara Demiryolu Fabrikası

1944 yılında kurulmuş olan Ankara Demiryol Fabrikasının kuruluşunun savaş yılına rastlamış olması ve yurt dışından yedek malzeme getirilme olanaklarının çok dar olması nedeniyle yedek malzama yapım kapasitesini hızla

106. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'de Ulaşım, s. 77.

107. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, s. 67.

108. Servet Zengin, a.g.e., s. 28.

artırarak piston, segman, yatak başlık gibi belli başlı motor parçalarının yapımına başlanmıştır. 1950 yılından sonra işletmenin motorlu trenler ve dizel lokomotifler satın almaya başlamasıyla fabrika daha da önem kazanmış ve bugün de olduğu gibi bunların onarımını ve yedek parçalarının yapımını üzerine almıştır 109.

C. EĞİTİM

I. Dünya Savaşı (1914-1918) sırasında İttihat ve Terakki iktidarı Fransız ve İngiliz şirketlerine ait demiryollarına el koyarak "Askeri Demiryollar Umum Müdürlüğü" adı altında işletmeye başlamıştı, Alman ve Avusturya uyruklu şirketlere ait bulunan Anadolu-Bağdat ve Şark demiryolları hatları müttefikimiz olan devletlere bağlılıkları nedeniyle kendi şirketlerince işletilmeye devam edilmiştir 110. Bu arada Hükümet, demiryolu işletmelerinde çalışan Fransız ve İngiliz memurların işlerine de son vermeye başlamış ve doğan boşluğu doldurmak için Türk memur yetiştirmek gereği doğmuştur. İşte bu amaçla ilk defa olarak 1915 yılında "Şimendifer Memurları Mektebi" açılmıştır. 1915 ten 1916 ya kadar dört devre halinde İzmir'de ve bir devre halinde İstanbul'da açılan şimendifer mekteplerinden 1 000 kadar demiryolcu yetişmiştir 111.

109. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, s. 67.

110. Murat Ergun, Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları, İstanbul, Ahenk Matbaası, 1966, s. 49.

111. Osman Ergin, Türk Muarif Tarihi, C. III-IV, İstanbul, 1977, s. 1572-1573.

Cumhuriyet döneminde ise, Umum Müdürlük teşkilatı içinde "Okullar ve Kurslar Dairesi" kurulmuştur. Bu Daire Demiryolları İdaresinde; yol, çer, hareket, ulaştırma ve atölye gibi servisleride çalışacak personeli yetiştirmek için Meslek Okulları ve Pansiyonlar açmak ve var olanları da iyi bir şekilde çalıştırmakla yükümlü kılınmıştır 112. Ayrıca, Okullar ve Kurslar Dairesi'nin görevleri arasında, lise düzeyinde yeni bir Meslek Okulu ile orta okul düzeyinde Sanat okulları, Meslek Kursları ile memur ve müstahdem çocukları için pansiyonlar açmak ve küçük yaşlardan itibaren demiryolu konusunda eğitilmiş memur ve müstahdem yetiştirmektir. Aynı zamanda idare'nin çeşitli kuruluşlarında ve servislerinde çalışmakta olan memur ve müstahdemlerin mümkün olduğu kadar teorik ve pratik bilgilerle donatarak idare için daha verimli duruma getirmek olmuştur 113.

1. Demiryollarına Personel Yetiştirmek için Açılan Okullar.

a. Şimendifer Mektebi

Cumhuriyet döneminde demiryolu konusundaki eğitim faaliyeti, Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinin 11. 6.1923 tarihinde Konya'da kurduğu Şimendifer Mektebi ile başlamıştır. Bu okul Konya'da iki dönem mezun verdikten

112. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 54,55.

113. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir, Alsancak, Demiryolları Matbaası, 1944, s. 54,55.

sonra, Haydarpaşa'ya taşınmıştır. Burada da 10 dönem mezun verdikten sonra 1. 3.1927 tarihinden itibaren Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne devredilmiştir 114. Şimendifer Mektebi 11. dönem mezunlarını da verdikten sonra, adı "Hareket ve Münakalat Mektebi" olarak değiştirilmiştir. 14. dönemin sonunda, geçici bir zaman için okulun çalışmaları durdurularak yalnız okul vagonu ile istasyonlarda konferanslar düzenlemek ve mesleki filmler göstermekle yetinilmiştir 115. Okul yeniden 4.10.1930 tarihinde öğrenime başlamış ve 18. dönem mezunlarını verdikten sonra tekrar "Şimendifer Mektebi", 20. dönem den sonra da "Hareket Kursu" adını almıştır.Şimendifer Mektebi ve Hareket Kursu 44 dönem mezun verdikten sonra 25. 2.1948 tarihinde kapatılmıştır. Bu dönemde okuldan toplam 4 735 öğrenci mezun olmuştur 116.

b. Ankara Yatılı "Demiryol Meslek Okulu"

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, çeşitli servislerine memur yetiştirmek üzere Ankara'da 1942-1943 ders yılı başında bir Demiryol Meslek okulu açılmıştır. Okul, Ankara Garı'ndan çıkarken sağ tarafta yükselen (Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel

114. "Devlet Demiryollarında Eğitim Faaliyeti," Demiryol Dergisi, sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-65.

115. "Devlet Demiryollarında Eğitim Faaliyeti", Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-65.

116. "Devlet Demiryollarında Eğitim Faaliyeti," Demiryollar Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-65.

müdürlüğünün boşalttığı) binada eğitim vermiştir 117. Demiryol Meslek Okulu Lise düzeyinde eğitim veren, mezunlarına yedek subay hakkı kazandıran parasız yatılı bir erkek okulu idi. Gündüzlü öğrencisi yoktu; her yıl okulun birinci sınıfına sınavla 102 öğrenci alınmış; ikinci ve üçüncü sınıflara hiçbir şekilde öğrenci alınmamıştır. Öğretim yılı üç yıl olmuştur 118. Demiryolu Meslek Okulu öğrencilerine , orta okulda öğrendikleri yabancı dili devam ettirme olanağını tanımıştı. Okulda Yabancı dil olarak İngilizce, Fransızca ve Almanca okutulmuştur 119.

Demiryolu Meslek Okuluna kayıt için istenen koşullar; Türk olmak, Ortaokul mezunu bulunmak (Lise sınıflarına devam edenler ve ortaokuldan sonra eğitime ara verenler - belgeli olmamak koşuluyla - sınava girebilirler, yaşı 15 dan küçük, 18 den büyük olmamak, Boyu enaz 1.56 metre olmak, Demiryolları sağlık kurullarınca yapılacak sağlık ve psikoteknik muayenelerde sağlam çıkmak ve açılacak seçme sınavında üstün başarı göstermekti. Seçme sınavı ise, İstanbul, Balıkesir, Kayseri, Malatya, Adana, Afyonkarahisar, İzmir, Eskişehir işletme müdürlüklerinde yapılmıştır 120. İlk mezunlarını 1944-1945 ders yılında

117. Demiryolu Meslek Okulu Diploma Töreni, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945, s. 5.

118. Demiryolu Meslek Okulu Diploma Töreni, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945, s. 5.

119. Haşim Başar, "Demiryolu Meslek Okulu," Demiryollar Dergisi, Sayı 239-241 (1945), s. 31-32.

120. Haşim Başar, a.g.m., s.35.

veren okulda dersler; biri kültür dersler, diğeri meslek dersleri olmak üzere iki ana grupta toplanmıştı. Kültür derslerinin okutulmasının amacı, meslek derslerinin kavranmasını kolaylaştırmak ve öğrencilerin kültürünü yükseltmekti. II. sınıfta ise, kültür derslerinin sayısı hissedilir derecede azaltılmış, yerlerini meslek dersleri ile uygulamaya dönük dersler almıştı 121.

I. sınıflarda okutulan meslek derslerinin adları şunlardı; Demiryolu İnşaatı, Demiryolu İşletmesi, Makina-Motor, Telgraf-Telefon. II. sınıfta ise bunlara, iktisat ve Daktilografi eklenmişti. Bir uzmanlık sınıfı olan III. sınıfta, Yol, Hareket ve Muhasebe bölümlerine ayrılmıştı. Bu sınıfta yukarıdaki derslerden bazıları daha geniş ve derinlemesine verilirken , bazıları da kaldırılmıştı. Ayrıca, her uzmanlık sınıfının özelliğine göre yeni dersler ilave edilmişti (Hukuk Bilgisi, Resim, Malzeme Bigisi gibi..) 122. Okulda derslerin teoride kalmamasına özen gösterilmiş, demiryol tesisleri inşaat yerlerinde, depolarda atölyelerde, ve ilgili görülen yerler ve müesseselerde öğrencilerin öğrendikleri bilgilerin kökleşmesi sağlanmıştır 123.

Demiryolu Meslek Okulunun mezun verdiği öğrenci sayısının yıllara göre dağılımı şu şekilde olmuştur:

121. Haşim Başar, a.g.m., s. 31.

122. Haşim Başar, a.g.m., s. 31-32.

123. Demiryolu Meslek Okulu Diploma Töreni, ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945, s. 6.

1944-1945	101
1945-1946	114
1946-1947	131
1947-1948	99
1948-1944	110
Toplam:	555

Lise mezunları devlet dairelerinde 60 lira maaşla göreve başlarken Demiryolu Meslek Okulu'ndan mezun olanlar ise 74 lira aylıkla işe başlamışlardır. Bundan başka, demiryollarında parasız eşya ve yiyecek taşımak, parasız seyahat, demiryollarının sağlık kuruluşlarından yararlanmak, çocuklarını Demiryol ilk ve Ortaokullarında ve Pansiyonlarında okutmak, Demiryolları kooperatiflerinden ucuz ve taksitle yiyecek ve giyecek sağlamak gibi avantajlara sahip olmuşlardır 124.

Ankara Demiryolu Meslek Okulu'nun 1948-1949 öğretim yılı sonunda faaliyetine son vermiştir. Okulun kapatılmasının nedeni olarak da, kısa yoldan ve az masrafla personel sağlanması için lise ve sanat Enstitüsü mezunlarının kurslarla yetitirilmesi ve bu yoldan eleman gereksinmesinin karşılanması düşüncesi olduğu belirtilmişti. Ancak, yapılan uygulama beklenen sonucu vermediğinden 1955 yılında okulun, yeniden açılmasına karar vermiştir 125. 1955-1964 yılları arasında toplam olarak 820 öğrenci mezun eden Demiryolu Meslek Okulu,

124. Haşim Başar, a.g.m., s. 34.

125. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 69.

1963-1964 ders yılı sonunda faaliyetine tekrar son vermiştir 126.

c. Eskişehir Demiryolu Sanat Okulu:

Demiryollarında çalıştırılmak üzere işçi ve sanatkar yetiştirmek amacıyla 29.10.1940 açılmıştır. Okulun öğrenim süresi 2 yıl olmasına rağmen büyük ilgi görmüş olduğundan ek bina yapılarak okulun büyütülmesine karar verilmiştir 127. Öğrenim süresi içinde 450 mezun veren okul 15. 7.1947 tarihinde kapatılmıştır. Demiryolu Sanat Okulu'nun kapatılmasından sonra kalifiye işçi gereksinmesini karşılamak üzere fabrika ve önemli depo merkezlerinde ilkokul mezunlarının alındığı ve dört yıl eğitim gördükleri çırak okulları açılmıştır 128.

2.Yurt Dışına Teknik Bigi ve Demiryolculuk Öğrenmek Amacıyla Gönderilen Öğrenciler:

Yurt dışında demiryolculukta gerçekleştirilen gelişmeleri incelemek ve bilgilerini geliştirmek amacıyla, bazı öğrenciler alındıkları sınav sonucuna göre Yabancı ülkelere gönderilmiştir. Böylece, Almanya'ya 15 ve İsviçre'ye 30 öğrenci gönderilmiş, öğrenimlerini tamamlayan öğrenciler Türkiye Demiryollarında görev

126. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 69.

127. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 54-55.

128. "Devlet Demiryollarında Eğitim Faaliyeti," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-65.

almışlardır. Fakat, II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Almanya'daki öğrenciler İsviçre'ye alınmıştır. Ayrıca, Yol, Cer ve Malzeme branşlarında Yüksek öğrenim yapmak üzere 1945 yılında Amerika'ya 53 öğrenci gönderilmiştir. 1950 yılında kendi hesabına öğrenim yapan bir öğrencinin katılmasıyla bu sayı 54'e yükselmiştir 129.

3. Kuslar

Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü açtığı okullarla bir yandan genç nesilleri yetiştirirken diğer yandan yaşlı ilerlemiş olan memur ve diğer çalışanlar için de yeteneklerini ve bilgilerini artırmak ve amacıyla kurslar açmıştır. Bunların bazıları şunlardı:

a. Sivas Usta Kursu:

Sivas'ta çeşitli demiryolu depolarında görevli ustalar için bir "Usta Kursu" açılmıştır. Bu kursa katılan ustaların teknik bakımdan bilgilerinin artırılmasına çalışılmıştır 130.

b. Eskişehir Kursları:

Eskişehir kursların yoğun bir şekilde bulunduğu bir merkez olmuştur.

129. "Devlet demiryollarında Eğitim Faaliyeti," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-64.

130. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayılı İlavesidir, Alsancak, Demiryollar Matbaası, 1944, s. 56-58.

Makinist ve Ateşçi Kursu: Bu kurs üç aylık dönemler halinde açılmıştır. Kursiyerlere teorik ve mesleki kültür derslerinden başka, atölyelerde pratik dersler gösterilmiştir. Ayrıca işletmelerden gönderilen ateşçiler de bu kurslarda eğitilmiştir 131.

Revizörlük Kursu: Eskişehir'de çeşitli aralıklarla bir revizörlük kursu da açılmıştır. Süresi iki ay olan kursda mühendis ve ustabaşılar öğretmenlik yapmıştır 132.

Kazancı-Lavajcı Kursu: Bu kurs süresi onbeş gün olmak üzere Eskişehirde açılmıştır 133.

İşçi Kursları: Eskişehir'de bir "işçi kursları sistemi" uygulanmıştır. Üç dönem olan kursda ; Birinci dönem, "Muavin İşçi Kursu", ikinci dönem "İşçi Kursu", üçüncü dönem de "Usta Kursu" adını almıştır. Bu kurslara en az ilkokul mezunları alınmıştır. Kursiyerlerin, 6 ay sonra alındıkları sınavda başarılı bulunanları muavin işçi olarak atölyelerde çalıştırılmışlardır 134.

Haydarpaşa Hareket Kursu: Haydarpaşa'da biri Katar; diğeri İstasyon Sınıfı olmak üzere iki şubeli bir kurs açılmıştır. Katar sınıfının süresi iki, İstasyon Sınıfının beş aydır. İstasyon kursunda, kursiyerlere,

131. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 56-58.

132. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 56-58.

133. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 56-58.

134. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 56-58.

genel bilgilerini yenileme sağlayacak derslerden başka ; Hareket, Hasılat, Telgraf g.b. mesleki dersler de gösterilmiştir 135.

Eskişehir Yol Kursu : Yol Daire'sine bilgili personel yetiştirmek amacıyla Eskişehir'de 16.12.1940 tarihinde açılan bu kurs 31.12.1949 tarihinde kapanmıştır. Kurs süresince 12 Kısam Şefi Kursu açılmış ve bu kurslara 159 kişi katılmıştır. Ayrıca, aynı binada, 15 dönem Yol, Çavuş ve Bekçileri Kursu da açılmış ve bunlara 830 kişi katılmıştır 136.

c. Kurslar Müdürlüğüne Bağlı Kursları

1 Mart 1950 tarihinde "Kuslar Müdürlüğü " kurulmuştur. Bu müdürlüğe bağlı olmak üzere:

Yol Dairesi Kursu : 16. 7.1951 tarihinde açılan yol çavuşu kursuna 44 aday katılmış ve kurs 4.10.1951 tarihinde sona ermiştir.

Kısım Şefleri Kursu : 16. 7.1951 tarihinde açılan Kısım Şefleri Kursu'na 8 aday katılmış ve bu kurs da 29.12.1951 tarihinde sona ermiştir 137.

135. Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, s. 56-68.

136. "Devlet Demiryollarının Eğitim Faaliyeti," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 63-65.

137. a.g.m., s. 63-65.

Cer Dairesi Kursları: 1. 3. 1950 tarihinde üçer ay süre ile faaliyete geçen kurs ara vermeden devam etmiştir 138.

Hareket Dairesi Kursu : 22. 5.1950 tarihinde açılan hareket kursunda istasyon sınıfına 94, Katar sınıfına ise 82 kişi katılmıştır.Katar sınıfı 22. 9.1950, istasyon sınıfı ise 2.10.1950 tarihinde sona ermiştir.

5. 1.1951 tarihinde tekrar açılan Hareket Kursu, istasyon sınıfına 52 ve 5. 2.1951 tarihinde açılan Katar sınıfına 82 aday katılmış ve her iki kurs da 5. 6.1951 tarihinde sona ermiştir 139.

4.Demiryolu Personelinin Çocuklarının Eğitilmesi:

Okulu bulunmayan hizmet yerleri ve ara istasyonlarda görevli demiryolu personelinin ilk öğrenim çağındaki çocuklarını okutmak için 15 Eylül 1927 tarihinde Eskişehir'de "Aile Mektebi"adıyla bir okul kurulmuş sonra adı "Eskişehir İlk Pansiyonu" olmuştur. Bu pansiyon 1944-1945 öğrenim yılında EskişehirYatılı ilkokulu'na bağlanarak120 kişilik kadrosuyla öğrenime başlamıştır. 1951-1952 öğrenim yılında yeni alınan bir kararla tekrar pansiyon haline getirilerek 250 öğrenci ile öğretime geçmiştir 140.

138. a.g.m., s. 63-65.

139. a.g.m., s. 68-65.

140. a.g.m., s. 63-65.

Ayrıca, çalışanların çocukları için 1946 yılında açılan "Diyarbakır İlk Pansiyonu" 80 öğrenci ile faaliyete başlamıştır. 1951-1952 öğrenim yılında ise kapatılarak yatılı öğrencileri Eskişehir İlk Pansiyonu'na gönderilmiştir 141.

Aynı amaçla, "Konya ilkokulu ", Önce İlk Pansiyon olarak kurulmuş, 1944-1945 öğrenim yılında 90 öğrencisiyle Yatılı ilkokul haline getirilmiştir. 1951-1952 öğrenim yılında kapatılarak yatılı öğrencileri Eskişehir Pansiyonuna gönderilen okul Konya Milli Eğitim Müdürlüğüne bağlanmıştır 142.

Orta okulu bulunmayan yerlerde ise, demiryolu çalışanlarının çocuklarına orta öğrenim sağlamak amacıyla biri Kayseri'de, diğeri Buca'da olmak üzere iki "Orta Pansiyon" açılmıştır.

Kayseri Orta Pansiyonu 1948-1949 öğrenim yılında dağıtılmış öğrencileri Buca Orta Pansiyonu'na gönderilmiştir. 175 öğrenci ile çalışmalarını sürdüren Pansiyon 1951-1952 öğrenim yılında dağıtılarak öğrencilerinin Milli eğitim Bakanlığının pansiyonlu okullarında okutulmasına karar verilmiştir 143.

141. a.g.m., s. 63-65.

142. a.g.m., s.63-65.

143. a.d.m., s. 63-65.

D. PERSONEL DURUMU

İstasyon ve Umum Müdürlük, katar ve işletme içindeki Çeşitli Personel Yıl Yol Cer ve Atölyeler servisleri hizmetler toplamı

1927	—	—	—	—	—	—	5 673
1932	—	—	—	—	—	—	10 750
1937	2 372	3 039	3 971	2 370	955	369	13 076
1942	5 661	5 397	5 838	5 269	1 620	798	24 583
1947	6 421	6 090	7 975	6 194	2 410	2 165	31 255
1951	5 347	6 143	7 744	6 967	2 558	1 550	30 309

144.

E. ASKERİ DEMİRYOLLARI

1. Tarihsel Gelişimi

Askeri demiryolculuk bir teşkilat olarak ilk önce Avrupa'da Almanya'da 6. Mayıs. 1866'da kurulmuştur. Bu birliğin görevi yalnız tahrip ve tamir olmuştur ve Fransa'da ise 1870-1871 savaşından sonra bu teşkilat kurulmuştur. Bu birliğin görevleri arasında işletme de yer almıştır 145.

Osmanlı topraklarında ise kurulan ilk Askeri Demiryolu Birliği Hicaz Hattı inşaatında çalıştırılmaya başlanmıştır. Kuruluşu 1900 yılına rastlayan. Bu

144. "25 Yıl İçinde Devlet Demiryolları Personel Durumundaki Gelişmeler," Demiryollar Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 120.

145. Ahmet Onur, a.g.e., s. 73.

demiryolu Birliği Hicaz hattında daha çok inşaat birliği olarak çalıştırılmıştır 146. Bu Demiryolu inşaatında çalıştırılan "şimendiferTaburları" ise köprü, istasyon, menfez ve duvar yapımı, alet ve edavat tamiri ile balans ve ray döşeme işlerini yapmıştır 147.

I. Dünya Savaşı'nda yaşadıkları deneylerden yola çıkararak "işletme Birliği" ile "Cer, Hareket ve Yol birliği" olarak teşkilatlandırılmış ve daha gclendirilmiştir (20 bölükten fazla) 148. Mütareke döneminde tamamen dağıtılan (Kağıthanedeki bir bölük dışında) demiryolu sınıfı, Kurtuluş Savaşı'nda yeniden çalışmalarına başlamıştır. Bu savaşta Anadolu'da ilk demiryol birliği İstanbul'dan kaçan bazı subaylar ve elde bulunan erlerle 1920'de Asiyozgat'da kurulmuştur. Bir bölükten oluşan bu birlik, Ankara-Yaşsihan dekovil hattında alıştırılmıştı. Daha sonra İstanbul'dan kaçan subayların katılmasıyla gclenen birlik 1. Ocak 1920'de tabur olmuş ve karargah Yaşsihan'a taşınmıştır 149.

146. Ahmet Onur, a.g.e., s. 73.

147. 1904'e kadar Demiryolunda görevli kara birliklerinin dökümü Öyle idi: Birinci Demiryolu taburu 1 200 er; İkinci Demiryolu Taburu 1 200 er; İstihdam bölüğü 200 er; Telđraf Müfrezesi 50 er; 33. Piyade alayı İkinci Taburu 1000 er; 39. Piyade Alayı Üçüncü taburu 1 000 er; 39. Piyade Alayı dördüncü taburu 1000 er, bkz. Ufuk Glsey, a.g.e., s. 116.

148. Ahmet Onur, a.g.e., s. 73.

149. Ahmet Onur, a.g.e., s. 81.

Erkanıharbiyei Umumiye Anadolu-Bağdat Demiryolları

U.Md. Demiryol işletme Tb.

4.Bölük (Tamirat)

3. bölüm (işletme)

2.Bölük (iş.)

1.Bölük (iş.)

I.Tk. (Hareket)

II.Tk. (Cer)

III. Tk. (Yol)

Taburun daha fazla görev yapabilmesi ve yetişmesi için 1921 yılı Nisanında Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi emrinde olmak üzere birlik önce Eskişehir'e ve sonra Afyon'a gönderilmiştir. Tabur burada bir süre kaldıktan sonra Alayunt'a taşınmıştır. Burada kaldığı süre içinde bazı istasyonlardaki rampaların yapımında çalıştırılan tabur, Kütahya Savaşından sonra Ordunun Sakarya'ya çekilmesi büyük bir görev ile karşı karşıya kalmıştır. Daha önce tabur staj için Eskişehir'e bir müfreze göndermişti. Ordunun çekilmesi son buluncaya kadar demiryol birlikleri Eskişehir'de kalarak taşıma işine devam etmişler ve artçıların da çekilmesinden sonra da düşman tehdidi altında Eskişehir istasyonunu boşaltılmasına başlamışlardır. Hristiyan personelin işe gelmemesi ve sivillerden birçoğunda ortadan kaybolması yüzünden iş tamamiyle tabura kalmıştı. Tabur büyük bir soğukkanlılıkla 20 makina ve 500 vagonu katar haline getirip 15 dakikalık aralıklarla Agapınar istasyonuna taşımıştır 150. Sakarya Savaşı sırasında Tabur yine Ankara-Yahşihan dar ve Ankara-Polatlı normal hattının işletmesinde çalışmıştır. Bu savaşın ordumuzca kazanılmasından sonra 4. tamirat bölümü daha önce ordumuz

tarafından tahrip edilen Beylikköprünün onarımına, 1. işletme bölüğü de Denizli'ye gönderilmiştir. İşletme bölükleri Konya'ya taşınan Tabura, bağlı bir Demiryolu okulu açılmıştır. burada bir demiryolu okulu açmıştır. Aynı zamanda Cobanlar'dan Yenice'ye kadar olan bölümün personel ihtiyacı da bu tabur tarafından karşılanmıştır 151.

4. Tamirat bölüğü de 1921 yılında Konya'ya gönderilmiştir. Bu bölük daha sonra Çobanlar-Çay bölümünün onarımında ve Azariköy-Polatlı hattının yapımında çalıştırılmıştır. Azariköy-Polatlı hattının malzemesi Toroslardaki terk edilmiş dekovil hatlarının sökülmesiyle elde edilmiştir 152.

Kısaca demiryolu birlikleri ordunun bir parçası olarak Türkiye'de milli demiryolculuğu ilk kuran ve yürüten bir sınıf olmuştur. 1926 yılına kadar Konya'da kalan Demiryolu Taburu daha sonra Afyon'a gönderilmiştir. 1934 yılında ise, Fen ve Tatbikat Okulu emrinde Kağıthane'de bir Demiryolu Kıtası kurulmuştur. Bu kıtanın görevi, Fen Okulundaki demiryolu subaylarına uygulama kıtası hizmetini görmek ve aynı zamanda sökülmüş bulunan Kağıthane dekovil hatları malzemesini korumak olmuştur 153.

151. Ahmet Onur, a.g.e., s.81,82.

152. Ahmet Onur, a.g.e., s.82.

153. Ahmet Onur, a.g.e., s. 82.

1937 yılına kadar Afyon'daki Dekovil taburu; iki işletme, iki Dekovil Bölüğü, bir Dekovil Tamirat Deposu olmak üzere genişletilmiştir. Bunlardan işletme bölükleri Devlet Demiryollarında, Dekovil bölükleri de Afyon'daki cephanelik hatlarında eğitim görmüştür. İşletme ve Dekovil Bölükleri Cer, Hareket, Yol Takımlarından oluşmuştur 154. Tabur 1937 haziran ayında merkezi Afyon olmak üzere bir Demiryolu olayı haline getirilmiştir. Alay, bir dekovil ve bir işletme taburundan meydana gelmişti. Taburlar üçer bölük ve her bölük; Yol, Hareket, Cer Takımından kurulmuştu 155.

Başka bir Dekovil taburu, daha sonra IX ncu Kor. emrinde olmak üzere Sarıkamış'da kurulmuştur. Bu tabur da üç bölükten oluşmakta idi. Bu sırada aynı zamanda Akköprü'de bir Dekovil Bölüğü daha kurulmuştur. 1938 yılında Afyon'daki işletme Taburunun bölük sayısı dörde çıkarılmıştır. Yine aynı yıl Dekovil Taburlarında birer Güzergah kıtası kurulmuştur 156.

1939 yılında Hadımköyü'nde ve Gelibolu'da kolordular emrinde birer Dekovil taburu kurulmuştur. Böylece, II. Dünya Savaşı başladığı Türk demiryolu birlikleri; dört Dekovil ile bir işletme Taburundan oluşmuştur 157.

154. Ahmet Onur, a.g.e., s. 82.

155. Ahmet Onur, a.g.e., s. 82.

156. Ahmet Onur, a.g.e., s. 82.

157. Ahmet Onur, a.g.e., s. 82, 83.

1942 yılında Demiryolu alayı bir tuğay haline getirildi.
Tuğayın kuruluşu şu şekilde olmuştur:

Tuğay Karargahı: Ankara

Güzergah Kıtası: Ankara

I. İşletme Alayı: Sivas

" " I. tabur: Erzurum

" " II. tabur: Sivas

II. İşletme alayı: Eskişehir

" " I. tabur: Eskişehir

" " II. tabur: Afyon

Taburlar dörder bölükden oluşmuştu. 1943 yılı ilkbaharında Eskişehir'de ayrıca iki taburlu bir inşaat olayı kurulmuşsa da teknik malzemenin ülke içinden sağlanamamasından dolayı bu alay kısa süre sonra dağıtılmıştır 158.

1947 yılında Demiryolu tuğayı yeniden bir düzenlemeye gidilerek inşaat ve işletme alayı olmak üzere kuruluşu yenilenmiştir. Buna göre:

Tuğayın Karargahı: Ankara

Demiryol işletme Alayı: Eskişehir

" " " Tb. Eskişehir

" " " Tb. Ankara

" " " Tb. Sivas

Demiryolu inşaat Alayı: Afyon

" " " I. Tb: Afyon

" " " II. Tb: Afyon

Güzergah Kitası: Ankara

Akköprü'deki Dekovil Bölüğü tuğay kuruluşundan çıkarılarak Harbiye Dairesi emrine verilmişti. İşletme taburlarının bölükleri Hareket, Cer, Yol; İnşaat Taburlarının bölükleri ise altyapı ve köprü bölüklerinden oluşmuştu. Böylece Erzurum ve Sarıkamış bölgesinde demiryolu birliği kalmamıştı. Hadımköy ve Gelibolu dekovil taburları yalnız denetleme bakımından tuğay komutanlığının emrine bağlı kalmıştır 159.

Demiryolu tuğayı 1949 sonlarına kadar bu şekilde eğitime devam etmiştir. 1950 yılı ilkbaharında dağıtılarak malzeme ve personeli istihkam sınıfına devredilmiştir. Bana bağlı olarak demiryol subaylarının bir kısmı istihkam Sınıfı Birliklerine atandılar, bir kısmı da Ulaştırma Sınıfına geçtiler 160.

1950 tarihinde Hadımköy ve Gelibolu dekovil Taburları da dağıtılarak Gelibolu'da bir bölük, Afyon'da ise bir dekovil takımı bırakılmıştır. Akköprü'deki Dekovil Bölüğü de ordu Donatım Dairesi emrine verilmiştir. 1950 yılında çıkarılan bir kanunla Ulaştırma sınıfı kurularak demiryolu sınıfının kısmen görevleri bu yeni sınıfa devredilmiştir 161.

159. Ahmet Onur, a.g.e., s. 83

160. Ahmet Onur, a.g.e., s. 84

161. Ahmet Onur, a.g.e., s. 84.

II. Dünya Savaşının başına kadar diğer ordu birlikleri gibi eğitimle uğraşırken demiryolu alayı savaşın başlamasıyla birlikte, yukarıda belirtildiği gibi hemen iki alaylı bir tuğay haline getirilmiştir. Böylece devlet demiryollarının teknik personel gereksinmesini karşılamaya başlamıştır. 12 işletme bölüğü ve bunların taburları şebekeye öyle dağıtılmıştı ki, herhengi bir kritik durumda kendi başına işletmeyi yapabilecek durumda idi. Bütün şebekede hergün yüzlerce surumlu ateşçi, makinist, hareket memuru, gardifiren yağcı, kondüktör, yol çavuşu.... subay, erbeş, er çalışmakta idi. Savaş yıllarında gittikçe yükselen taşıma karşısında Devlet demiryollarının personel gereksinimi zaman zaman hat safhaya gelmişti 162.

Savaşın son bulması üzerine bütün ordunun küçültülmesine gidilirken Demiryol Tuğayı'nın eski durumu korunmuştur. Seferde inşaat birliklerine duyulan gereksinim gözönüne alınarak dağıtılan bir işletme Alayı yerine bir İnşaat Alayı kurulmuştur 163.

162. Ahmet Onur, a.g.e., s. 84.

163. Ahmet Onur, a.g.e., s. 84.

BEŞİNCİ BÖLÜM

II. DÜNYA SAVAŞI VE SONRASI DEMİRYOLU POLİTİKASI

A. SAVAŞ YILLARINDA DEMİRYOLLARIMIZIN DURUMU

Demiryollarının savaş döneminde en önemli ulaştırma aracı haline gelmesi nedeniyle taşıma yükünün bu alanda yoğunlaştığı görülmüştür. Öte yandan, milli kaynakların savaş amacına yönlendirilmesi nedeniyle, bakım ihmal edildiği gibi, ithalat güçlükleri dolayısıyla araç ve malzeme eksikliğinin tamamlanamamıştı 1. İşletme tesisleri eskimiş, demiryolu ile ilgili parçalar, millileştirilen şirketlerden devralınmış veya savaş süresince çeşitli ülkelerden sağlanmış olduğu için çok çeşitli tiplere sahipti. Bu nedenle demiryolu sistemi II. Dünya Savaşı'nı eskimiş ve yıpranmış olarak bitirmiştir 2.

Buna rağmen, demiryolları 1946 yılına kadar girmenden çalıştırılmış, bazı yıllarda büyük gelir fazlalığı bile sağlanmıştır. Fakat bunu iyi işletmeciliğe bağlamak mümkün değildir. Bir taraftan karayollarının henüz yetersiz durumda olması nedeniyle demiryolları hizmetlerine talebin çok yüksek olması diğer taraftan

1. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 284.

2. Sahir Kozikoğlu, "Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri," Demiryolları Dergisi, Sayı 272-274 (Haziran-Ağustos 1948), s. 42-43.

savaş için yeterli harcama yapılamaması bu sonucun alınmasının diğer bir nedeni olmuştur 3.

Savaş yıllarında demiryolu taşımacılığının geliştirilememesi ve karayollarının yetersizliği nedeniyle yolcu taşımada öylesine büyük bir izdihamın yaşanmasına yol açmıştır ki; vagonlar basamaklarına kadar dolmuş, mevki farkı diye bir şey kalmamış, yataklı biletleri olanlar bile ayakta seyahat etmek zorunda kalmışlar, yanılıpta, ihtiyacını gidermek için istasyonlardan birinde inenler bellerine ip bağlayıp kendilerini içeri çekdirmedikçe vagona girememişlerdi. Yolcu sayısının artmasını, düzensizlikler ve seyahatlerin ağırlaşması ve kazaların çoğalması izlemiş ve demiryollarından şikayetler gittikçe artmıştır 4.

1. Demiryolu İnşaatı

Demiryolu inşaatına savaş yıllarında da devam etmiş, Diyarbakır-Siirt (Kurtalan) hattı bitirilmiştir. Yapımına daha önce başlanılan ve inşaatı sürdürülen hatlar ise Diyarbakır-Cizre-Irak-Hudut, Zonguldak-Kozlu ve Elazığ-Van-Kotur hatları olmuştur. Ancak, önceki döneme göre inşaatda bir yavaşlama görülmüştür. 1939'da toplam 7 324 km. olan demiryolu uzunluğu, 1945' de 7 515 km. ye çıkabilmiştir. Artış altı yıl içinde 191 km.

3. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 284.

4. Sabahattin Güngör, "Mümkün Olduğu Kadar Az Seyahat," Demiryollar Dergisi, Sayı 215-217 (Son Kanun-Mart 1943), s. 44.

ibaret kalmıştır. Buna Hatay'ın Anavatana katılmasıyla devlete geçen Toprakkale-İskenderun hattı da dahildir 5.

a. Zonguldak- Kozlu Hattı

Zonguldak-Kozlu hattı, Devlet Demiryolu ağının Irmak istasyonundan ayrılarak Filyos limanına varan ve oradan sahili izleyerek Zonguldak'a ulaşmış bulunan "kömür hattının" çok önemli bir bölümünü oluşturmuştur. Bu hat zengin kömür havzasını bir baştan diğer başına kadar geçerek kömürü Kozlu limanına taşıyacağı için bölgenin ekonomik gücünü artıracacağı düşünülmüştür. Ayrıca Hükümet kömür havzasını milli bir kuruluş haline getirmek için Fransız şirketini de satın alarak 1940 yılında havzada Devlet işletmesini kurmuştur 6.

İnşaatına 1940 yılında başlanan hattın uzunluğu 5 km. yi bulmuştur. Hat üzerinde biri 1 350, diğeri 261 uzunluğunda iki tünel inşa edilmiştir 7.

b. Elazığ-Van-İran Hudut

Elazığ-Van-İran-hudut demiryolunun inşasına 1940 yılında başlanmıştı. Bu demiryolunun uzunluğu van gölünde feribot

5. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 284.

6. "Cumhuriyetin 18.nci Yılına Kurlarken Refah ve Umrın Ülkümüzün Demirağlarına Bir Bakış," Demiryollar Dergisi, Sayı 200 (Temmuz- I. Teşrin 1941), s. 297

7. a.g.m., s. 298.

işletmesi de içinde olmak üzere 580 km. yi bulmuştur. çok zor şartlar içinde inşaatına başlanmış olan hat için gerekli malzemenin (demir, çimento, kereste) bulunması büyük sorun olmuştur. Bu sorunu azaltmak için Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları ile yapılan bir anlaşma ile ray yapımına başlanmış ve bu hattın önemli bir kısmına bu raylar döşenmiştir 8.

4.11.1040 tarihinde 69+710 km.lik birinci, ikinci ve üçüncü kısımların inşaatı Haymil Firması'na ihale edilmiştir 9.

Birinci kısım inşaatı; 21+710 km.lik Elazığ-Basıkesir arasındaki bölümünü kapsamakta idi. İnşaat sırasında 8 500 metreküp hacminde 53 kargir 12 beton köprüler inşa edilmişti 10.

ikinci kısım inşaatı; 28 km uzunluğundaki Bakidere-Külüşkür arasını kapsamakta idi. Güzergahında irili ufaklı 111 tane menfez ve köprü, 7300 metreküp köprü ve 600 m. uzunluğunda bir tünel inşaatı yer almıştır 11.

8. Yakup Kalkay, " Genç İstasyonunun Açılma Hazırlıkları Yapılırken," Demiryollar Dergisi, Sayı 265 (Kasım 1947), s. 16-21.

9. Nafia Dergisi, Sayı 1 (Birinci Teşrin 1944), s. 17.

10. a.g.m., s. 19

11. a.g.m., s. 19.

c. Diyarbakır-Cizre-Irak Hudut Hattı

Bu dönemde, 16.11.1937 tarihinde Atatürk'ün ilk temeli atmasıyla inşaatına başlanan bu hatta çalışmalara devam edilmiştir. Diyarbakır-Cizre hattının güzergahı, Dicle nehrinin kıyılarını dolaşmakla beraber Ansaçayı, Kuruçay, Pamukçay, Salat, Batman ve Garzan gibi nehirlerden de geçtiği için birçok demir ve betonarme köprü ve viyadük inşa edilmiştir.

2. II. Dünya Savaşı Döneminde İşletmeye Açılan Hatlar:

Selçuk-Çamlık Varyantı	2	km.	20. 6.1940
Diyarbakır-Bismil	47	"	1. 9.1040
Hadımköy-Akpınar	5	"	23. 9.1940
Akpınar-Kurukavak	6	"	21. 8.1941
Ilıca-Palamutluk	28	"	20.10.1941
Bismil-Sinan	28	"	1. 1.1942
Sinan-Batman	15	"	1. 7.1943
Batman-Beşiri	33	"	15. 5.1944
Tunçbilek şube hattı	15	"	1. 6.1944
Beşiri-Garzan	23	"	14. 8.1944
Malatya Şehir şube hattı	2	"	29.10.1944
Garzan-Kurtalan	13	"	29.10.1944 12.

B. SAVAŞ SONRASI DEMİRYOLU POLİTİKASINDA GÖRÜLEN DEĞİŞİMİN NEDENLERİ

Devlet Demiryolları, kuruluşundan beri katma bütçe ile yani merkezi devlet sislemi içinde idare edilmiştir.

Demokrat Parti iktidarı, diğer ulaştırma kuruluşları için yaptığı gibi, demiryollarının da serbest piyasanın gereklerine daha kolay alışabilmesi için statüsü değiştirilmiş, bir iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir. Bunu sağlayan 29 Temmuz 1953 tarihli ve 6186 sayılı kanunun, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adı altında yeniden oluşturduğu teşkilatı yalnız işletme faaliyetinden sorumlu tutmuş, Demiryolu yapımını Bayındırlık Bakanlığı'nın sorumluluğuna bırakmıştır 13.

Türkiye'de Özel Yabancı Sermaye'den faydalanılmasına II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Ülkemizde yatırım yapacak olan yabancı sermaye sahiplerine uygulanmak üzere 1 Ağustos 1951 tarihinde 5821 sayılı kanunla "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" kabul edilmiş ve sonra bu kanun yapılan bir değişiklikle 1954 yılında 6224 sayılı kanunla daha liberal hale getirilmiştir 14. Bu kanuna rağmen Demiryolu konusunda Yabancı sermayenin kullanılması söz konusu olmamıştır.

1947 yılında başlayan dış ekonomik yardım, demiryollarının özellikle lokomotif, vagon ve diğer araç ve malzeme ihtiyacının giderilmesi ve eskiyen hatlardan bir kısmının tamiri için kullanılmıştır. Ayrıca, bu konularda ve işletmenin verimliliğinin artırılmasında yabancı teknik yardımların da önemli rolü olmuştur 15.

13. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 296-297.

14. Halil Cillov, Yabancı Sermaye Yatırımları, İstanbul, İstanbul ticaret Odası Yayınları, 1965, s. 5.

15. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisinin, 290.

Demiryolları 1950 yılına kadar kâr ederek çalışmıştı. bu sonucun alınmasında karayollarının yetersiz durumda olması ve buna bağlı olarak demiryolu ulaşımına isteğin artması etkili olmuştur. 1950 yılından sonra demiryolu ulaştırmasının sektörel payı giderek azalma göstermiştir. Karayolu ulaştırması yatırımlarının daha fazla oluşu ve demiryollarının yeteri kadar iyileştirilmemesi sonucu, demiryolu ulaşımının sektörel yapımı giderek azalmıştır. 1960 yılından sonra ise, demiryolu işletmesinde bakım ve yenileme zamanında yapılmadığından hızı çok düşmüş, vagon ve lokomotif sıkıntısı baş gösterdiğinden vagon talepleri zamanında karşılanamamıştır 16.

Bütün bunlara ek olarak Demiryollarına, Karayolu ulaştırma araçları tarafından taşınmak istemeyen, değeri düşük, yükte ağır eşyanın taşınması ve yüksek maliyet ve ölü işletme kapasitesi yaratan kısa mesafe taşımalarının artması sonucunda, işletme açığının yıldan yıla yükselmesine neden olmuştur 17.

II. Dünya savaşından sonra, köylerden şehirlere başlayan akın nedeniyle gelişen şehirleşme hareketlerinin yarattığı ihtiyacı karşılamak üzere 10.12.1955 tarihinde Sirkeci-Halkalı, 30. 3.1963 tarihinde Haydarpaşa-Pendik, 29. 5.1969 tarihinde Pendik-Gebze, 27.10.1972 tarihinde Ankara-Sincan ve Ankara-Kayaş arasında elektrikli banliyö

16. Çağlar Keyder, Dünya ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929), Ankara, Yurt Yayınları, 1982, s. 51.

17. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 45.

trenini işletilmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak yolcu sayısında, Sirkeci banliyösünde 1956 yılında % 33, 1957 yılında % 53 artış görülmüştür. Haydarpaşa banliyösünde 1969 yılında % 45 artış olmuştur. Çeşitli ülkelerde, elektrikli banliyö trenlerini tercih etmelerinin en önemli nedeni çevre sorunlarını azaltıp şehirleşmeyi kolaylaştırmalarıdır 18.

Bu dönemde Elazığ-Muş-Tatvan ile Narlı-Karkamış yolunun inşasına ve Erzurum-Sarıkamış dar hattının da normal genişlikte hat haline getirilmesi çalışmasına başlanmış, 1950 yılına kadar önemli kısımları tamamlanmıştır. Bundan başka Nafia Vekaleti, 15 yılda tamamlanmak üzere 2 300 km. lik ilave şebeke yapımını planlanmış, fakat uygulamaya konmamıştır 19.

1. İnşa Edilen Hatlar

a. Elazığ-Tatvan demiryolu

1940 yılında inşasına başlanan Hattın Elazığ-Palu arası 70 km. olup 1. Temmuz 1946 tarihinde; 1941 tarihinde inşasına başlanan 64 km. lik Palu-Genç arasındaki kısmı ise 16 aralık 1947 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu iki bölümün yapımına 78 milyon TL. ye harcanmıştır 20.

18. Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 45.

19. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, s. 289.

20. Mithat Arıdar, "Elazığ-Genç Hattı İşletmeye Açıldı," Demiryollar Dergisi, Sayı 267-268(Ocak-Şubat 1948), s. 41,42; Ahmet Onur, a.g.e., s. 59.

Elazığ-Genç arası çok engebeli ve aynı zamanda akmaya uygun bölgelerden Murat vadisinin çok dar ve yamaçları heyelanlı yerlerden geçmişti için inşaat bakımından demiryollarımızda o zamana kadar görülen en güç arazi olmuştur. Bu nedenle, 118 ve 123 üncü kilometreler arasındaki 5 km. içerisinde yüzer metre açıklığında iki büyük demirköprü ve 2240 metre uzunluğunda bir tünel, 560 m. uzunluğunda diğer bir tünel yer almıştır. Demir köprülerin dışardan ülkemize gelişi gecikmiş, büyük tünellerin ise bazı kısımlarında çok çürük bir zemine rastlandığı için inşaatın çok yavaş ilerlemesine neden olmuştur. Bu gecikmelerin inşaat programını aksatmamasını ve inşaatın ilerlemesini sağlamak için bu kısım geçici bir güzergahla geçilmiştir 21.

Savaş yıllarında yabancı ülkelerden yol malzemesi (ray, trevest) satın almak imkansız hale gelmişti. 1945 yılındasavaş sona erdiği halde malzemelerin ülkeye gelmesinde gecikmelerin görülmesi üzerine Elazığ-Van hattının Elazığdan itibaren bütün işleri biten ve ray bekleyen 100 km.lik kısmı Karabük raylarıyla döşenmiştir 22.

Ayrıca, Elazığ'dan Genç'e kadar olan güzergah üzerinde uzunlukları toplamı 11 km. yi bulan 44 tünel inşa edilmiştir, Bunların en uzununu ise 2 240 metre idi. Yine bu hat üzerinde 5 adet demir köprü ve bunlardan başka

21. Mithat Arıdor, a.g.m., s. 42.

22. Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim 1947, s. 17.

çeşitli açıklıklarda 487 tade köprü ve menfez yer almıştır 23.

Elazığ-Van hattının Genç'e kadar olan kısım için önce 35 milyon ve daha sonra 40 milyon olmak üzere toplam 75 milyon lira ödenek verilmiş ve bu ödenek ile Genç'e kadar olan 135 km. lik bir kısmın inşaatına harcanmıştır. Bu hattın bu kadar pahalı olmasının nedeni Palu Boğazının çok engebeli ve harp yıllarında inşaat malzemesi fiyatlarının çok artmasından kaynaklanmıştır 24.

b. Köprüağzı-Maraş Hattı

Bu hattın uzunluğu 27 903 km. dir. Yerli mütaahhitler tarafından inşa edilen hat 4 Mayıs 1946 'da temeli atılmış 25 ve 7 Kasım 1948 tarihinde işletmeye açılmıştır 26.

23. Mithat Arıdor, a.g.m., s. 42.

24. Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim 1947, s. 18.

25. Hattın toprak ve sanayi imalatı 6.3.1946 tarihinde 1 200 00 keşif bedeli ile Ari İnşaat'a ihale edilmiştir. Ancak bu keşif bedeliyle inşaatın tamamlanamayacağı anlaşıl原因 olarak 680 000 TL ileve edilerek keşif bedeli 1 880 000 liraya ulaşmıştır; Bayındırlık Dergisi, Ekim 1947. s. 25.

26. Ahmet Onur, a.g.e., s.59.

c. Narlı-Gaziantep-Karkamış Hattı

4 Mayıs 1946 yılında temeli atılmıştır. 30 km. uzunluğundaki bu demiryolu Fevzipaşı-Malatya iltisak hattının Fevzipaşa istasyonundan sonra 53 üncü km. sonra ayrılarak Maraş'a ulaşacaktır 27. Anadolu'nun güney bölgesinin ürünlerini Suriye topraklarından geçirilmeden ve Suriye demiryollarına para ödmeden ülkenin iç kısımlarına taşınmasını sağlayacağı için hattın inşasına önem verilmiştir.

d. Erzurum Temdidi Hattı

Erzurumla Doğu sınırı arasında Ruslar tarafından yapılmış olan hattın Erzurum-Sarıkamış kısmı dar, Sarıkamış-Hudut kısmı geniştir. Hükümet Erzurum'a kadar gelmiş olan normal genişlikteki hattı sınıra kadar uzatmak amacıyla başladığı inşaatın 1953 yılında Erzurum-Horasan (87 km) kısmını bitirmiştir. Erzurum-Hasankale (42 km.) hattı 20 Aralık 1949'da; Hasankale-Horasan (45 km.) hattı 1 Ocak 1951'de işletmeye açılmıştır 28.

e. Ereğli-Kozlu ve Kapalıdere-Armutcuk hattı

Ereğli limanı ile Zonguldak'ı birbirine bağlayan bu demiryolu inşaatı için 14 milyon TL. hatcanmıştır 29.

27. Bayındırlık Dergisi, Ekim 1946, s. 28.

28. Ahmet Onur, a.g.e., s. 60.

29. Ahmet Onur, a.g.e., s. 60.

1950 verilerine göre Türkiyede ve Avrupa ülkelerinde demiryolu uzunlukları taşınan yolcu ve yük miktarı şu şekilde idi:

	<u>Uzunluğu km.</u>	<u>yolcu sayısı</u>	<u>yük ton</u>
Türkiye	7 671	53 130	8 681
Fransa	41 379	545 536	17 371
italya	16 305	333 035	44 846
İngiltere	31 369	984 675	302 821
Avusturya	6 029	115 209	40 031

Bu çizelgeden de anlaşılacağı gibi ülkelerin gelişmişlik düzeyleriyde demiryolu uzunluğu ve taşımacılığı arasında bir bağlantı olduğu görülmektedir.

II. Dünya Savaşı'ndan 1950 Yılına Kadar Türkiye Demiryolları Hasılat Çizelgesi:

Demiryolları hasılat top km. başına İran-Trabzon transit yolu ve limanlar

1941-42	+ 25 832 250	+ 3 701	-112 715	+ 997 772
1942-43	+ 23 525 525	+ 3 326	- 70 213	+ 450 642
1943-44	+ 31 615 789	+ 4 458	-114 343	+ 1 002 497
1944-45	+ 7 232 490	+ 1 010	-127 149	+ 1 240 648
1945	+ 5 843 256	+ 819	+ 28 517	+ 626 058
1946	+ 15 207 058	+ 2 129	-124 511	+ 879 288
1947	+ 23 708 611	+ 3 300	-366 238	+ 1 759 540
1948	+ 14 365 441	+ 1 881	-271 928	+ 2 475 585
1949	+ 41 884 824	+ 5 493	-290 986	+ 3 482 160
1950	+ 1 732 648	+ 248	-262 573	+ 1 614 129

C. DEMİRYOLU-KARAYOLU REKABETİNİN BAŞLAMASI

Demiryollarının yanısıra hükümet bir karayolu yapımı seferberliğini de başlatmıştır. Mayıs 1928 yılına gelindiğinde, toplam 1089 km. lik yeni karayolu yapılmıştır. 2096 km. lik karayolu inşaatı da devam etmiştir. Yeni yapılan bu yollar bütün yıl boyu kullanılabilir "şoseler" di. Yolların coğrafi dağılımında ise Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon gibi zengin bölgelerin yararına bir eğilim göstermiştir. Ayrıca, Başkent Ankara, yeni siyasi önemi nedeniyle, yoğun karayolu çalışmasına sahne olmuştur 30.

Karayollarındaki bu hızlı gelişme, aşarın yerine getirilen yol vergisine kısmen bağlanabilir. Bu vergi yoluyla sağlanan işgücü, getirdiği paradan daha önemli olmuştur. Vergi aslında bütün yetişkin erkekleri belirli sayıda işgünü çalışmakla yükümlü tutmuştur. Ancak bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler parasal ödeme yapmak zorunda kalmıştır. Yoksul köylüler para vermek yerine fiilen çalışmayı tercih etmişlerdir 31.

Karayollarının gittikçe mükemmelleşmesi ve buna paralel olarak da motorlu araçların gelişmesi demiryolları ile karayolları arasında büyük bir rekabetin başlamasına yol açmıştır. Gerçekten hemen hemen I. Dünya Savaşı'na kadar gerek yolcu gerek yük taşımada karadaki ulaşımda adeta rakipsiz olan demiryollarına savaştan sonra önce otobüs servisleri, daha sonra da daha sonra da çeşitli kamyon ve

30. Çağlar Keyder, Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929), Ankara, Yurt Yayınevi, 1982, s. 51.

31. Çağlar Keyder, a.g.e., s. 51.

özel otoların çoğalması ile güçlü bir rakip olarak karayolları ortaya çıkmıştır. Şüphesiz bunda karayollarının gittikçe ülkeleri birbirine bağlayacak bir şekilde inşası yanında, çeşitli motorlu araçların ve özellikle özel otoların çoğalması başlıca rol oynamıştır 32. Aslında her iki ulaşım sektörünün birbirine ağır basan yönleri vardır. Karayollarının üstün gelen yönleri şunlardır;

1- Raya bağlı olmadığı için istenilen yere gidebilme kolaylığı,

2- Doldurma ve Boşaltma masraflarının azlığı,

3- Daha hızlı gidebilmeleri,

4- Yolcuyu bulunduğu yerden alıp, az çok düzenli bir yolu olan her köşeye götürebilmeleri,

5- İşletme masraflarının düşüklüğü,

6- gidiş ve dönüş dolu olabilmesi,

7- Yol inşası genellikle devlet tarafından yapıldığı için sabit sermaye çok özel durumlarda sadece terminal ve bürolar için gerekli olmasıdır 33.

32. Erol Tümertekin, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1976, s. 267.

33. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 267.

Ayrıca, bu listeye bazı ekler de yapılabilir. Fakat bunlar arasında gerek yolcu, gerek yük taşınmasında yolların, özellikle otoyolların hatta ülkemizde olduğu gibi, başlıca şehirlerdeki merkez terminallerinin devlet tarafından inşa edilmesi ve de bakımının sağlanması başta gelen bir fôktördür. Öte yandan otoyollarda gerek yolcuların dinlenmeleri gerek arabaların bakım ve ihtiyaçlarına cevap veren park yerlerindeki motel, restoran , servis istasyonu ve benzeri tesislerin karayolu ulaştırma araçlarını işleten şirketler tarafından işletilmesinin de olumlu etkisi vardır. Gerçekten demiryolu işletmelerinin kendilerinin kurdukları tesisler lokanta dışında tamamen kendi personel ve mali kaynakları ile idare ettikleri istasyonlar olmalarına karşılık karayollarının park yerleri, karayollarına hizmet ettikleri halde şirkete mali yük getirmeyen yerler, hatta işletmelerdir 34.

Büyük yatırım ve bakım masraflarına katlanarak endüstriye hizmet etme yolunu seçen Demiryolları daha fazla yolcu ve yük çekmek için büyük çaba göstermemiş, sadece iyi bir işletmecilik yapmakla yetinmiştir. Ayrıca devletin karayollarını demiryollarına dik inşa edeceği yerde daha kolay olması bakımından aynı güzergahı seçmesi, gerek montaj ve gerekse ithal yolu ile çok sayıda kara ulaştırma araçlarının yurda sokulması, Karayollarını Demiryollarına büyük ve yıkıcı bir rakip haline getirmiştir 35.

34. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 267.

35. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl , Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 45.

Demiryolu Taşımaları 1950 yılına kadar rakipsiz yapılmıştır. Bu yıldan sonra günden güne gelişen uzayan asfalt karayoluna paralel olarak artan motorlu taşıtlar Demiryollarından yolcu ve yükü kendi taraflarına çekmeye başlamıştır.

Karayollarının gelişmesinde rol oynayan faktörler arasında karayollarından yararlanmada uluslararası anlaşmaların da yer yer yoğunlaşmasının da katkısı olmuştur. Artık özellikle gelişmiş ülkelerde karayolları belli nitelikte olaral sınırlarını geçmektedir. Araç ve yakıtlarda da ülkeler arasında fark hemen hemen yok gibidir. Bu özellikler ülke sınırlarını geçiş ve de aracın kendi ülkesi dışında da benzer şartlar içinde seyredebilme olanaklarını uluslararası düzeyde saptamaya zorlamıştır. Olay bu yönüyle demiryollarının ilk zamanlardaki durumu ile benzerlik taşımaktadır.

Demiryollarında başlangıçta bütünü ile işletme ve taşıma ücretleri ülke koşullarına göre düzenlenmişti. Fakat Demiryolları sınırları aşılıp başka ülkelere geçince durum değişti. Bu kez yolların taşıma araçlarının ve taşıma kuruluşlarının birbirine uymaları, ulaşımın uğraşan elemanların ve taşınan yolcuların, yükün ve haberlerin güvenli ve düzenli bir şekilde uygun olma zorunluluğunu getirmiştir. Özel kuruluşlarla başlayan bu anlaşmalara sonraları devletler de katılmıştır. Önce Cenova'da "Uluslararası Demiryolu Konferansı", sonra da 1922 yılında "Uluslararası Demiryolu Birliği" kurulmuştur. Böylece çeşitli ülkelerdeki demiryolu kuruluşları bir çok konularda ortak hareket etme kararını vermişlerdir. 1969 yılında Cenevre'de yapılan anlaşma ile karayollarında yük ve yolcu taşınmasında büyük kolaylıklar sağlanmıştır. böylece karayollu araçlarında belirli ölçüler esas alınarak ülke sınırlarından geçişlerde ortak esaslar

konulmuştur. Öte yandan birçok ülke ikili anlaşmalar yaparak karayollarındaki taşımaları daha da kolaylaştırmıştır 36.

Demiryollarının karayolları ile rekabette hala yer yer koruduğu üstünlükler şunlardır:

1- Demiryolları uzun mesafe yük taşımacılığında daha üstün durumdadır. Bu üstünlük bir kerede taşınan yükün fazla olması ve de bir çok hallerde taşıma ücretinin de düşük olmasındandır. Örneğin bir kamyon 20 ton civarında yük taşıyabilir; bir yük katarı ise 20 000 ton nakledebilir. Ancak, bu durum deniz yolunun bulunduğu yerlerde değişik bir şekilde gelişmiştir. Limanların ucuz bir şekilde denizyolu ile birbirine bağlanmış olduğu yerlerde özellikle uzun mesafe yük taşımada demiryolu yerine denizyolunun tercih edildiği görülmüştür 37.

2- Daha güvenlidir.

3- Ücretler daha kararlıdır.

Her iki ulaşım sektörü de birbiri ile rekabet için çeşitli atılımlar yapmaktadır: demiryollarında daha fazla hız sağlanması bu sektördeki en önemli yeniliktir. Bugün birçok ülkelerde çok hızlı trenler sefere konmuştur. Bu ülkelerin başında da Japonya gelmektedir. Avrupa ülkelerinin bazılarında hız yanında bir başka yenilikte tatile giden yolcuların otolarının aynı katarla taşınması olanağının sağlanmasıdır. Böylece yolcularotomabiliile

36. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 267.

37. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 269.

birlikte ve uzun yolda yorulmadan tatilini geçireceği ülkeye gidebilme olanağına kavuşabilmektedir. Bazı ülkelerde belirli süreler içinde uygulanan indirimler bir başka rekabet şeklidir 38.

Ayrıca, demiryollarının aynı zamanda havayolları ile rekabete girmesi de demiryollarında geniş çapta yeniliklere gidilmesi zorunlu kılmıştır. Bunların başında şüphesiz saatte 200 km. hız yapan trenler gelmektedir. Ayrıca vagonların klimatize oluşu, katarlarda hostes, hediyelik eşya satan dükkanlar, kitaplık, berber gibi kolaylıkların getirilmesidir. Buna mizik yayını, otel ve garda hazır olarak taksi bulunabilmesi gibi olanakları da katmak gerekir 39.

Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada da ise özellikle banliyö hatlarında sağlanan hız ve konfor şehirlerde özel otolarına park yeri bulma zorluğunu da gözönüne alanların demiryollarını tercih etmelerine yol açmıştır 40.

Aslında karayollarının gittikçe mükemmelleşmesine paralel olarak motorlu araçlar imalatının artması yanında insanların özel oto sahibi olma eğilimleri ve şehirlerin kırsal alanlara yayılmakta olmaları özellikle kısa mesafelerdeki yolcu ve yük taşımada karayollarının gün geçtikçe önem kazanmasına yol açmıştır 41.

38. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 269.

39. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 269.

40. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 269.

41. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 269.

Demiryollarına ilginin azalmasının başlıca nedeni diğer ulaşım sektörünün hızla gelişmekte olmasıdır. Gelişmiş ülkelerde demiryolları belirli alanlarda ve de yüklerde öteki ulaşım sektörleri ile rekabet edebilmektedir. Buna rağmen ; bütünü ile dünyada demiryollarında trafik artarken demiryollarına düşen payın azalmıştır. Örneğin; İngiltere'de 1955 yılında taşınan yükün % 51'i demiryolu ile olurken bugün bu oran % 26'ya inmiştir. Demiryollarının en önemli ulaşım sektörü olduğu Rusya'da bile 1955'dde % 89 olan oran bugün %82'ye düşmüştür 42.

Yolcu taşımada durum çok daha büyük olarak demiryolunun aleyhine gelişmiştir. Bugün A.B.D.'nde yolcu/km.lerinin % 90'ı, Avrupa'da ise %70-75'i özel otolarla yapılmaktadır. az gelirliler otobüsleri; çok gelirliler de uçakları tercih etmektedirler 43.

Demiryolu ulaşımı kendini bu durumdan kurtarmak çabası göstermek durumundadır. Çünkü diğer ulaşım araçları ile rekabet edebilecek koşulların sağlanması için ilk etapta alınması gerekenleri önlemleri dört grupta toplamak mümkündür:

1- Ekonomik olmayan hatları kapatmak,

2- Yenilikleri denemek; Karayolu-Demiryolu ilişkilerini birlikte sunmak, ücretlerde indirime gitmek,

42. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 188.

43. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 189.

3- Lokomotifleri dizelden elektiriğe dönüştürmek ve hızını artırmak

4- işçi sayısını azaltmak; çünkü demiryolu işletmesinde giderlerin önemli bir bölümünü işçi ücretleri oluşturmaktadır 44.



44. Erol Tümertekin, a.g.e., s. 189.

SONUÇ

Ulaştırma türlerinin karşılaştırılmalarında, günümüz koşullarında enerji verimlilikleri özel önem taşımaktadır. Demiryolları bu konuda, hem az enerji tüketmek hem de elektrik enerjisini kullanabilmek özellikleriyle tartışmasız bir üstünlük kazanmaktadır. Altyapı yükleri dışındaki işletme maliyetlerine göre yapılan karşılaştırmada da demiryolları olumlu sonuç vermektedir. Yük taşımada, özellikle başlangıç ve son noktaları özel hatlara sahip olduğunda demiryolları çok ucuz bir ulaştırma türü olmaktadır 1.

Türkiye'de, son yıllarda, yük taşımacılığının yaklaşık % 66 sı, yolcu taşımalarının % 95'i karayolları tarafından yapılmaktadır. ve bu sayılar dünya ortalamasından çok yüksektir. Mevcut demiryolu ağının toplam uzunluğu yetersiz olduğu gibi, işletme standartları da, ekonomik, hızlı, güvenilir ve emniyetli bir taşımayı yeterli kapasitede sağlayacak nitelikte değildir. bununla birlikte kısa bir ağ ile güç koşullara karşın, yine de önemli ölçüde taşımayı başarmaktadır. 1950-1973 arasında, demiryolarının, özellikle yük taşımaları % 120 kadar artmış ise de, karayollarındaki artışın çok daha hızlı olması nedeniyle, demiryollarının genel ulaşım içindeki taşıma payı gittikçe düşmüştür 2.

1. Güngör Evren, " Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi açısından değerlendirilmesi- I. Ulusal Demiryolu Kongresi," Demiryol Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979), s. 5.

2. Güzün Tarım, Hasan Çetinel, "Ulaştırma Altsistemlerinin Genel Karşılaştırılması ve Alınması"

Demiryolu politikalarında gündeme gelen bir başka sorun çevre ve güvenlidir. Çevre sorunları bugünün dünyasında hemen çözülmesi gereken bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafiğin yarattığı çevre kirlenmesini bağlı olarak gürültü, endüstriyel kirlilik doğanın bozulması gibi sorunlar gittikçe artmıştır. Ulaştırmanın çevre ile ilgili sorunlar ayrı ayrı incelendiğinde, demiryollarının karayollarına göre kirlenmeye etkisinin oldukça az olduğu görülmüştür 3.

Demiryollarının gerekli bilgi ve beceri ile donatılmış ve iyi bir eğitimden geçmiş personele gerek duyulmaktadır. Çünkü, demiryollarının gelişen teknolojinin olanaklarından yararlanması ve sürekli bir değişim içinde bulunması personel eğitiminin dinamik bir yapıya sahip olmasını ve teknolojik yeniliklerin ortaya çıkardığı yeni görevleri üslenecek nitelikli personelin işe alınmasını zorunlu kılmıştır.

Önemli olan işletmenin sağlıklı biçimde çalışması olduğuna göre, işletmenin gelişimin planlamasına ve yöneticilerin kararlarına ışık tutacak bir araştırmacı kadronun oluşturulması zorunludur. Ayrıca hızla modernleşme zorunluluğundaki bu kurumun başlatacağı geniş

Gereken ÖnlemlerI. Ulusal Demiryolu Kongresi," Demiryol Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979), s. 6.

3. Oral Tümay, " Ulaştırma alt Sistemlerinin Çevre Sorunları ile Güvenlik Açısından Karşılaştırılması ve bu Açılardan Demiryolunun Faydaları-I. Ulusal Demiryolu Kongresi," Demiryol Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979), s.7.

kapsamlı çalışmada, özellikle ilk aşamada yüksek öğretim kurumlarıyla işbirliğine gitmesi yararlı olacaktır.

Türkiye'de demiryollarına duyulan gereksinimin en önemli nedeni kara ulaşımında görülen yetersizlik olmuştur. Demiryolu hem modernleşmenin gereği olarak , hem de ülkenin içinde bulunduğu ekonomik krize bir çözüm olarak düşünülmüştür. Ayrıca, devlet otoritesinin ülkenin her tarafına ulaşabilmesinde büyük kolaylık sağlayıp siyasi birliğini pekiştireceğini, savaş zamanında da yine demiryolu sayesinde sınır boylarına çok çabuk asker yığmanın mümkün olabileceği gözönünde bulundurulmuştur. Balkan Savaşı, I. Dünya savaşı ve Kutuluş Savaşını yaşayan Türkiye için askeri amaçlar demiryollarının saptanmasında ağırlık kazanmıştır. Bu durum güzergahları gereksiz yere uzatılmasını ve demiryollarının sanayileşmedeki etkinliğini azaltmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu politikasında en önemli ilkeler, ülkenin uzak illerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların millileştirilmesi olmuştur. Mali olanakların son derece kısıtlı olmasına rağmen ulaştırma probleminin çözülmesi zorunluluğu vardı. Fakat ülkemizin coğrafi yapısı demiryolu yapımına çok elverişsizdi. Bu durum inşaat işlenin maliyetini oldukça yükselmesine neden olmuştur.

Yol yapımları ve özellikle demiryolu yapımların Türkiye'de yerli sermaye birikimini uyandıran sonuçları olmuştur. Birçok Türk işadama ve şirketi, ihaleleri alan yabancı müteahhit firmalarına taşeronluk yaparak önemli kazançlar sağlamıştır. Ayrıca, demiryolu ve karayolu yapımı iç piyasanın ölçeğini genişleterek Türkiye'deki para birikimini hızlandırmıştır. Daha önce adeta kapalı ekonomi alanları gibi olan iç bölgelerden büyük kentlere

ve ihraç limanlarına akan ürün hacmi genişlerken, ithal ve yerli sanayi mallarına karşı ülkedeki toplam talebi de artırmıştır 4.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarından beklentiler çok fazla olduğundan yöneticiler bu konuda hiçbir fedakarlıktan kaçmamışlar ve bir demiryolu seferberliğini başlatmışlardır. 1923-1940 yılları arasında gerek mevcut demiryollarının millileştirilmesi, gerekse yeni hatların yapılması gibi yoğun bir faaliyete girişilmiştir. Şimdiki demiryollarımızın büyük bir bölümü bu dönemde başlatılan seferberlik sonucu gerçekleştirilmiştir. 1923 de 3 756 km olan demiryolu uzunluğu 1943 yılında 7 461 km.'ye, 1963 yılında 7 911 km' ye, 1983 yılında 8 373 km'ye , 1993 yılında ise 8 430 km.' ye ulaşmıştır 5. Buna göre, Cumhuriyetin ilk yirmi yılını oluşturan 1923-1943 yılları arasında 3 705 km. demiryolu, 1943-63 yılları arasındaki yirmi yılda 450 km , 1963-83 yılları arasında 462 km. ve 1983-93 arasında ise sadece 57 km. demiryolu inşa edilmiştir. görüldüğü gibi, Demiryollarının inşası Cumhuriyetin ilk yıllarında yoğunlaşmış, II. Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolu yapımında bir azalma görülmüş, son yıllarda ise tamamen ihmale uğramış, gerekli yatırım yapılmamıştır.

Fakat, Gelişmiş ülkelere bakıldığında demiryollarına gerekli önemin verildiği görülmektedir. Örneğin,

4. Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Ankara, Yurt Yayınları, s. 202.

5. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, İstatistik Göstergeleri 1923-1990, Ankara, 1991s. 254.; Devlet İstatistik Enstitüsü, 1994 Türkiye İstatistik Yıllığı.

İngiltere 16.670 km, Fransa 34 639 km., Almanya 27 490 km., İtalya 16 068 km., İspanya 12 721 km., demiryoluna sahiptir 6. Bu sayılardan da anlaşılacağı gibi demiryolları ile kalkınma paralel gitmektedir. Bugün hava, deniz ve karayollarının rekabetine rağmen demiryolu, dünyanın bir çok ülkesinde önemini korumuştur.

Üstelik demiryolları karayolu ulaştırma araçlarına göre daha güvenlidir. 1993 verilerine göre karayollarında 209 823 trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda da 6 457 ölüm ve 90 550 ve 104 330 yaralanma olmuştur. Aynı yılda demiryollarında ise 1081 kaza olmuş, bu kazalar 224 ölüm ve 512 yaralanma ile sonuçlanmıştır 7. Bu güvene rağmen demiryolları, karayollarının hız, konfor ve kapıdan kapıya taşıma gibi avantajlarıyla başa çıkamamıştır.

Ulaştırma sistemleri içinde ekonomik olması nedeniyle demiryollarının önemli bir yeri vardır. Demiryolları ziraat ve endüstri ve endüstri için gerekli maddeleri ürün ve mamülleri belirli zaman içinde daha büyük partiler halinde ve daha uzun mesafelerde ucuza taşıyacak güçtedir. Çünkü uzaklık arttıkça otomobil taşıması daha da pahalılaşmakta, oysa demiryolu taşıması hissedilecek ölçüde azalmaktadır. Petrol kaynakları kıt bir ülke olan Türkiye'nin demiryollarını ihmal etmemesi gerekmektedir.

Türkiye'de son yıllarda karayollarına ne kadar önem verildi ise, demiryolları o kadar ihmal edilmiş ve demiryollarına ilgi azalmıştır. Bu azalmanın başlıca nedeni diğer ulaştırma sektörlerinde görülen hızlı

6. TCDD 1987 Faaliyeti Özeti, s. 100-101.

7. Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, s. 488, 494.

gelişmelerdir. Gerçekten gelişmiş ülkelerde belirli bölgelerde etkili olabilmektedir. Özellikle, Avrupa ülkelerinde ve Japonya'da modern elektrikli lokomotifler ve diğer yeniliklerle demiryollarının yenileştirilmesine gidilmiştir. Üstelik, hızı saatte 250 km. yi aşan trenler diğer ulaştırma araçlarıyla rahatlıkla yarışabilmektedir.



B E L G E L E R

EK: 1

1042 Sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun

Kaynak: Nafia Vekaleti: Devlet Demiryollarını Alakalandıran Kanun ve Nizamnameler Mecmuası, Haydarpaşa, Demiryolları Matbaası, 1937.

Madde 1- Mevcut, hali inşaada ve atiyen inşa edilecek Devlet demiryollarını ve bu Demiryollarının müntehi oldukları Devlete ait limanları işletmek ve inşa etmek üzere Nafia Vekaletine merbut ve şahsiyeti hükmüeyi haiz (Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi teşkil edilmiştir),(Bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 2- Devlet demiryolları ve Limanları iderei umumiyesi mülhak bir bütçe ile idare olunur.

Madde 3- idarei Umumiye bir Müdürü Umumi tarafından ve Müdürü Umumi Nafia Vekilinin teklifi üzerine Vekiller Heyeti kararı ve Reisisumhurun tasdiki ile tayin ve tebdil olunur (bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 4- idarei Umumiye muhtelif inşaat ve işletme idarelerine taksim ve teşkilatı her sene ihtiyaca göre kadrolarla tesbit olunur (bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 5- İdarei Umumiye'nin Merkezi Ankara'dadır. Merkez devairinin kısmen ahar mahalde bulunması ve inşaat ve işletme idareleri merakizinin intihabı Müdürü Umuminin teklifi üzerine Meclisi İdarenin tasvibi ve Nafia Vekilinin tasdiki ile icra olunur.

Madde 6- İdarei Umumiye muamelatı dahiliyesinde , eşhas ve müessesat ile münasebatında hususi müessesat ahkam ve kavaidine tabidir. Memurin ve müstahdemini hakkında da aynı ahkam caridir. Ancak İdarei Mezkureye ait emval, nukut ve eşyayı, sirkat, ihtilas veya her ne surette olursa olsun suistimal, edenler veya zimmetine geçirenler, aynen sair emvali devlet hakkında ika olunan bu gibi cereame müterettip cezalarla cezalandırılır.

İdare Meclisi:

Madde 7- İdarei Umumiye'de sekiz aza ile müdürü Umumiden mürekkep bir Meclisi idare teşkil olunur.

Müdürü Umumi Meclisi İdarenin azai tabiiyesindedir.
(Bu madde 1483 sayılı kanunla mülğadır.)

Madde 8- Meclisi idare azası, ihtisas erbabından olmak üzere dördü Nafia Vekilinin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce tayin olunur (Bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 9- Azalıkla Devlet memuriyeti ve başka Demiryol ve Liman Şirket ve idare Meclisi idare azalığı, Demiryollar ve Limanlar müteahhitlik ve komisyonculuğu içtima edemez. Bu vazaiften birini yapan aza mustafi addolunur (bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 10- Meclisi idare azasının müddeti dört senedir. Yalnız ilk ikinci yılın nihayetinde her iki vilayetçe intihap olunan azanın nısıfları kur'a ile tebdil ve 8 inci madde ahkamı mucibince yerlerine diğerleri tayin olunur. Tebdil olunacak azanın tekrar tayini caizdir. Müddetin hitamında veyahut istifa, veya kura isabet etmek gibi hususat dolayısıyla azalığı sakıt olunanların yerine yenileri tayin olunur. istifa ve vefat dolayısıyla tayin olunanlar yerlerine geçtikleri azanın mütebaki müddetini ikmal ederler (bu madde 1483 numaralı kanunla mülgadır).

Madde 11- Meclisi idare her sene bidayetinde azai mevcude meyanında reyi hafi le bir reis intihap eder.(bu madde 1483 numaralı kanunla mülgadır).

Madde 12- Meclisi idare laakal 15 günde bir içtima eder. Mazeret veya mezuniyeti olmaksızın müteakip dört içtimada veya mutlak olarak senede sekiz içtimada bulunmayan aza istifa etmiş addolunur (bu madde 1483 numaralı kanunla mülgadır).

Madde 13- Meclisi idare azasına verilecek ödenek tahsisat ve harcırah miktarının tayin ve takdiri Nafia Vekiline aittir (bu madde 1483 numaralı kanunla mülgadır).

Madde 14- Meclisi idarenin vazifesi ve selahiyetleri aşağıda gösterilmiştir.

a: Müdüriyeti Umumiyyeden tevdi edilen bütçenin ve tahsisatı munzama ve kadro tekliflerinin tetkik ve tasvibi.

b: Devlet Demiryolları ve Limanları tarifelerine ait Müdüriyeti Umumiye'den gönderilen tekliflerin tetkiki.

c: Müdüriyeti Umumiye'den tevdi olunan Şehri mizanlarla senelik hesabı kati ve bilançonun tetkik ve tasvibi.

d: Müdürü Umuminin teklifi üzerine idarei Umumiye devairi merkeziye ruesası ile inşaat ve işletme müdürlerinin nasp ve azillerini hakkında karar ittihazı.

e: Hatlar ve Limanlar umuruna ait Müdürü umumi veya Meclisi idare azası tarafından vaki olacak teklifatın tetkiki ve Nafia vekili Nafia Vekili tarafından havale edilecek hususat hakkında mutalea beyanı,

f: Müdürü Umuminin teklifi üzerine bütçe dahilinde maddeden maddeye mnakala icrası,

g: Bütçedeki tahsisatı tecavüz etmemek Şartıyla Müdürü Umuminin teklifi üzerine kadrolarda tadilet icrası,

h: idarei Umumiye mbayaat ve satıŐları hakkında talimatname tanzimi,

i: Bütçe kanunu ile verilen Mezuniyet Dairesinde istikraz sözleŐmesine, kredi ile mbayaat iŐrasına, muhtelif nakliyat Şirketleriyle mukavelat akdine, işletmede 25 000 ve inşaatta 1000 000 lirayı mütecaviz taahhdat ifasına ve 10 000 lirayı mütecaviz emsali gayri menkulenin alım ve satımına dair Müdürü Umumi tarafından vaki olan tekliflerin tetkik ve tasvibi,

j: Memurin ve mustahdemine ait hususat hakkında Müdüriyeti Umumiyece tanzim edilecek talimatnamelerin tetkik ve tasvibi,

k: Memurun ve müstahdemin Tasarruf ve Muavenet Sandığı talimatnamesinin tetkik ve tasvibi,

l: Tasarruf ve Muavenet Sandığı muamelatının murakebesi,

m: Müdüriyeti Umumiye ve İşletme Müdüriyetleri teşkilat ve vazafine ait talimatnamenin tetkik ve tasvibi,

n: İdarei Umumiye'nin şahsiyeti maneviyesine ait her nevi hukuki ihtilafatta on bin liraya kadar olanların sulh ve ibra, kazanılması meşuk olan veya esbabı subutiyesi bulunmayan davaların ikamesinde veya takibinden sarfı nazar edilmesi ve mahalli tahsili mefkut bulunmuş olan İdarei Umumiye matlubatından feragat hakkında karar ittihazi (on bin liradan fazla olanlar için hazinenin mutaleası alındıktan sonra icra vekiller heyetince karar verilir).

o: Zabıta ve işletme nizamnamesinde mevzu cezai nakdilere müteallik dava veya mutalebelerin terkini kaydine dair karar ittihazi ile her üç ay nihayetinde işbu kararların hülasasını muhtevi bir cetvelin bittanzim Nafia Vekiline takdimi,

("b,h,j,k,m" maddelerinin hükümlerini Nafia Vekilinin onayı ile icra " i, n, g" maddeleri hükümleri badelicra Nafia Vekaletine sunulur). Bu madde 1483 numaralı kanunla kaldırılmıştır.

Madde 15- Bilumum tesisatı sabitiye imalatı ve nevakısın itmamına veya hattın küşadından sonra alat ve edavatı müteharrikenin tezyidine müteallik mübayaata dair iptidai keşifname ve projeler Nafia Vekaletince tasvip edilmeden mevki tetbike vazolunamaz.

Madde 16- Kısa vadeli hesabı cari akt ve küşadı hariç olmak üzere akdine mezuniyet verilen istikrazlarla hükmü iki seneden fazla senelere şamil ve yüz bin liradan fazla taahhüdü maliyeyi mutezamın mukavelat ile 50 bin liralıktan fazla emvali gayri menkule satışı hakkında Meclisi idarece ittihaz olunacak kararlar kablelicra Nafia Vekili tarafından tasdik olunur (Bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Madde 17- Meclisi idarenin usulü müzakeresi kendisi tarafından tanzim ve Nafia Vekili tarafından tasdik olunan dahili bir talimatname ile tayin olunur (Bu madde 1483 numaralı kanunla mülğadır).

Tarifeler:

Madde 18- Devlet Demiryollarında ve Liman ve Rıhtımlarında uygulanacak olan esas tarifeler ve Umumi tatbik şeraiti bir kanunu mahsusla tayin edilir.

Madde 19- Esas tarifelerin emsali idarei Umumiyenin teklifi üzerine Nafia Vekilinin tasvibi ve icra Vekilleri Heyetinin tasdiki ile tayin olunur.

Madde 20- Hatların tamamı veya bazı aksamı üzerinde ve Liman ve Rıhtımlarında bir kısım mevat ve eşya için bazı şerait ile tarifeler kanunu ile kabul edilen esasat dairesinde tenzilatlı veya ikramiyeli tarifeler Meclisi idarenin tasvibi ve Nafia Vekilinin tasdiki ile tatbik ve ladelhace lağvolunur. Tenzilatlı ve ikramiyeli tarifelerin tatbikini laekal üç gün evvel ve lağvının otuz gün evvel ilanı şarttır.

Madde 21- Bir veya bir kaç mürsile veya müesseseye musaddak tarifelerdeki ücurat üzerinden tenzilat hakkını verecek veya her hangi müstesna bir muameleye mazhar edecek surette her nevi hususi mukaveleler akdi ve tarifelerin muayyen eşhas ve müessesat için gerek ücret gerek sair şerait hususunda bir guna istisnaiyeti ihtiva etmesi caiz değildir.

Madde 22- Mütakabiliyet şartile şirket demiryolları ve limanlarına ait idari nakliyat için Meclisi idarece tasdik edilmek şartıyla tenzilatlı tarifeler tatbik olunabilir.

Parasız ve Yarı Ücretli Seyahat ve İdari Taşıma:

Madde 23- Devlet demiryolları ve Limanlarının işletme malzemesi meccanen ve tesisatı iptidaiye malzemesi ücretle naklolunur. Ancak Meclisi idarenin tasvibi ve nafia vekilinin tasdiki ile işbu ücurat tenzileta tabi tutulur. Kabulü ve Nafia vekilinin onayı ile bu ücretler indirimle bağlı olabilir.

EK: 2

Atatürk'ün Demiryollarıyla İlgili Konuşmaları

1 Mart 1922'de TBMM'sinde birinci dönem üçüncü toplantı yılını açarken yaptığı konuşmada: "Ekonomik yaşamın faaliyeti ve canlılığı ancak ulaştırma araçlarının yolların ve demiryollarının durumu ve derecesiyle orantılıdır."

1 Mart 1923'de TBMM'sinin dördüncü toplantısını açarken yaptığı konuşmada: "Baylar, Bayındırlık araçlarımızın en önemli bölümü demiryolları oluşturmaktadır. Düşman tahribatından ve malzeme azlığı nedeniyle her türlü zorluğa rağmen demiryollarımızın orduya ve yurdun ekonomik yaşamına yaptığı ve yapmakta olduğu hizmetleri şükranla anarım."

Her memleketin hayat damarlarını oluşturan demiryollarını genişleterek Anadolu'ya uygulamak ve bilinen doğrultularda en esaslı hatları inşa ederek işletmek hedefimizdir.

1 Mart 1924'de TBMM'sinin ikinci dönem birinci toplantısını açış konuşmasında: "Ülkenin gerektirdiği demiryolları hiç bir gün gözümüzden uzak kalmayacaktır. Sivas Demiryolunun yapımına başlanması kararını esaslı bir gelişme davranışı sayıyoruz. Ülkede her araçtan, her fırsattan faydalanarak bir karış daha demiryolu döşenmesi ve durum nasıl olursa olsun bu işin bir gün bile geri kalmamasıyla ulusun gerçek gereksemesini tam uygun davranılacağı kanusundayım."

1 Kasım 1924'de TBMM'sinin ikinci dönem ikinci toplantısını açış konuşmasında: " Demiryolu ve yol ihtiyacı yurdun bütün gereksinmelerinin başında kendisini duyurmaktadır. Hiçbir hayal ve teori peşinde koşup aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insangücü ile işi sürdürmek kesin olarak gereklidir. Halkımızın ortak istek ve düşüncesinin de böyle olduğunu bizzat yakından öğrendim. ulusumuzun uygarlık yolunda gelişmesi için bütün devlet dairelerinde öngördüğümüz maddi ve manevi bütün önlemler ancak tren ve demiryolları ile gerçek olumlu sonuçlarını verebilir.

Uygarlığın bugünkü araçlarını, hatta bugünkü düşüncelerini demiryolu dışında yaymak imkansızdır. Demiryolu refaş ve kalkınma yoludur. Artırmak ve her araç ile ulaşımı çoğaltmak bütün girişimlerimizin üstünde, kararlı olarak amacımız olmalıdır."

1 Kasım 1925' de TBMM'sinin ikinci dönem üçüncü toplantı yılını açarken: "Kendi kaynaklarımızla ve kendi teknik kişilerimizle giriştiğimiz demiryolu yapımındaki çalışmaları bizzat inceledim ve gözledim. Büyük Millet Meclisinin hazinesine ve mühendis evlatlarına gösterdiği güven ve yardım tam olarak bu iş için kullanılmıştır. Ulusumuz yüce Meclisin Demiryolu yapımına gösterdiği istek ve önemi sevinç ve kıvançla karşılamaktadır. bu konudaki genel ilgi ve ihtiyaç, harcadığımız çabaların birkaç kat daha artırılmasını gerekli kılmaktadır. Ulaşım eksikliğinin tamamlanması vatandaki sosyal ve ekonomik eksiklikleri giderilmesi, herşeyden önce ve her önlemin başında olarak tren ulaşımına bağlanmalıdır."

1 Kasım 1926'de TBMM'sinin ikinci dönem dördüncü toplantı yılı açış konuşmasında: "Demiryolu yapımı önemle sürdürülmekte ve gelişmektedir. şimdiye kadar yapımına giriştiğimiz hatlar dışında diğer hatların da inşasına başlamak gereğini duyuyoruz. Ülke için önemli olan bu ihtiyacın giderilmesi için hükümetçe ve yüce meclisce yeniden önlemler alınması gereğine inanıyorum. Bütçede demiryolu yapımı ile araç gereçlerin alımı için ödenek artırılması ve özel kurumlarla anlaşma imkanlarının bu önlemler arasındadır."

1 Kasım 1928'de TBMM'sinin ikinci dönem ikinci toplantı yılını açış konuşmasından: "Efendiler ekonomik önlemlerin başında saydığımız ulaşım çalışmaları önümüzdeki yıllarda gözle görülür sonuçlar vermeye adaydır. Demiryollarımızın

yeni istasyonları ülkenin çeşitli köşelerinde adaletli dağılım içinde görülmeye başlandı. Önümüzdeki yıl içinde Diyarbakır yönünde ve başka yönlerde beş yüz kilometreye yakın yeni demiryolunun açılabileceğini umuyoruz. Sivas'tan Erzuruma gidecek demiryolu için de uğraşı vermek zamanı gelmiştir."

1 Kasım 1929'da TBMM'sinin üçüncü dönem üçüncü toplantı yılı açış konuşmasında: "BMM'sinde son konuşmamızdan bu güne kadar geçen bir yıl içinde ülkemize yeniden 445 km. demiryolu döşenmiştir. Bu yıl içinde de yeniden 500 km. döşenmesin kararlaştırılmıştır. Erzurum hattı ile ilgili teknik hazırlık işlemleri hızla sürdürülmüştür. İnanç ve güven veren bu yolun rakamlar ve olaylarla birlikte anlatmak gerekse, yeni açılan demiryollarının ilk yılları için genel işletme masraflarını içeren biçimde genel işletme kendi kendine yönetmektedir. Yol vergisi gelirinin tam olarak toplanması, bunun önemle izlenmesi gerekmektedir."

1 Kasım 1930'de TBMM'sinin üçüncü dönem dördüncü toplantı yılını açış konuşmasında: "Efendiler, geçen yılın önemli olaylarından biri de Sivas'a trenin ulaşmasıdır. Bu kadar zorluklar içinde vatanımızı daha fazla geliştirmeye ve kuvvetlendirmeye dayanak olacak bu eserin gelecek Türk nesilleri tarafından şükranla anılacağından eminim."

1. Kasım 1934'de TBMM'sinin Dördüncü dönem dördüncü toplantı yılını açış konuşmasında: "Bu gün yapılmakta bulunan yeni demiryolları beşyüz km.yi geçmektedir. satın alınanlarla birlikte Devlet elindeki demiryollarımız beş yüz kilometreyi geçer."

1 Kasım 1935'de TBMM.'sinin beşinci dönem birinci toplantı yılını açış konuşması: "Doğu illerimizin başlıca

ihtiyacı, orta ve batı illerimize demiryolları ile bağlanmaktadır. Doğuya ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar dizisine şimdiden başlanmasını gerekli görüyoruz."

1 Kasım 1936'da beşinci dönem ikinci toplantı yılını açış konuşması:" Demiryolu yapımını sürdürüyoruz. Buna paralel olarak yol ve köprü inşaatına, daha fazla imkan sağlaması isteği uygun olacaktır"

1 Kasım 1938'de TBMM'sinin Beşinci dönem dördüncü toplantısını açış konuşmasında: "Şirketlerden elimize geçen demiryollarının yenileştirilmesi, sabit ve değişken aletlerin her türlü ihtiyacını karşılayacak tamamlanmasına çalışılmaktadır."

Cumhuriyet Gazetesi'nde 30 Ağustos 1930 tarihinde çıkan bir yazıda:"Medeniyetin bugünkü vesaitini hatta bugünkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu Refah ve Umran yoludur."

Mart.1937' da Malatya'da yaptığı konuşmadan: "Türkiye Cumhuriyetinin tesbit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkaları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır.Demiryolları mamleketin tüfenkten , toptan daha mühim bir emniyet silahıdır. Demiryollarını kullanacak olan Türk milleti menşeyindeki ilk sanatkarlığı demirciliğini tekrar göstermiş olmakla müntehir olacaktır. Türk milletinin servet, refah yollarında yürümesi ve Türkiye'de iktisat hayatının yüksek inkişafı ancak bu demirden yollarla olacaktır. Milletın hayat ve saadet ışıkları bu yollarda olacaktır. Cumhuriyet Hükümetinin bu vadedeki çok verimli gayreti ve çok idealist hareketi takdire şayandır."

EK 3:

Başbakan İsmet Paşa'nın Sivas Hattının Açılış Töreni
Söylevi (30. 8.1930)

Kaynak: Ayın Tarihi, Sayı 7-78 (1930), s. 6528-6537;
Herbert Melzig, İnönü Diyor ki, İstanbul, Ülkü Basımevi,
1944. s. 154- 168.

30.8.1930 tarihinde Sivas hattının işletmeye açılışıyla ilgili konuşmada: "sevgili vatandaşlarım; Vatanın büyük bir Muvaffakiyet günü sizin hususi heyecanınızı tahrik edecek ayrı bir kıymet almıştır.

İzmir için ve Erzurum için kıymetli olan Sivas şimendiferi sizin kapınızdadır.

Sevincinizi tamamen anlıyorum. ve sizden daha çok heyecan içindeyim. sizi tebrik etmeye ve sizin vasıtanızla bütün memleketin sevinmeye layık bir muvaffakiyete geçildiğini ilan etmeye geldim.

Bugün eski ve asil Sivas tarihinin terakki ve itilaya doğru başlıbaşına bir yükselme noktasıdır.

Bu noktaya gelmek için yedi senedenberi ızdırap çekiyorum. Öyle günlerim oldu ki artık bezip bizar kaldığım hayata ve siyasete bugünü idrak etmek gayretiyle yapıştım ve sarıldım.

Bu netice, benim için büyük gayretlerden biri idi. Tabii daha büyük gayeleri kabili istihsal gösteren ve bu ümitle

millete ve onu idare edecek yeni bir can verecek olan tek bir gayedir.

İsterdim ki, bugün yalnız milli muvaffakiyet, milli sürur hülasa milli bayram tezahürüyle iktifa edelim.

Halbuki bize bu büyük bayramın hakikaten sevinilecek beğenilecek bir eser olduğunu anlatmak mecburiyetindeyiz.

Hiç olmazsa bu masum ve güzel eserin millete bir fenalık etmemiş ve ilerde de bir fenalık etmeyecek bir mahsul olduğundan hesap vermek mevkiindeyim.

Hayatımızda fanilere nasip olacak büyük muvaffakiyet günleri yaşadık.

Fakat bu günlerde sert tenkitlerle karşılaştık. Ancak, birçok zaman geçtikten sonradır ki, yapılan işlerin fenalık olmadığı zahir olmuş ve milletin aklı elimi lutufkar takdirile bizi teşci etmiştir.

Sivas şimendiferleri için de istikbalin yüz göstereceğinden eminim.

Fakat, bugün hesap vermeğe ve Sivas şimendiferlerinin milleti ve bir seneden beri sıkıntı içinde bırakan bir kabus olmadığını ıspat etmeye davetliyim.

Evvela şunu söyliyeyim ki, bizim politikamızın ana hatları, Türk tarihinin seyri, bilhassa istiklal mücadelesinin safhaları, ızdırapları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmaksızın anlaşılabilir.

Biz lazım gördüklerimizi yalnız okuyarak veya düşünerek bulup çıkarmadık Bilhassa memleket, kendi ihtiyaçlarını

bize 25-30 senelik didinme yollarında her gün başımıza vura vura ibram etmiştir.

Eklımız ermeye başladığı gündenberi bu memleketin asgari olarak Rumeli hududunu, Anadolu hududuna bağlayan bir şimendiferin hasretiyle tutuştuğunu biliriz.

Şimdi şimendifer geçmeye başlayan toprakların altında İstanbullu, Sivaslı ve Vanlı yüz binlerce Türkün kemikleri yatıyor.

Bu kadar insan. memleketin hesapsız serveti, ilaç ve ekme taşıyan kağnılar peşinde gömülmüştür.

İstiklal mücadelesi sırasında Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasına karşı şahlanan padişahın ılsadatını tenkide yarayan başlıca vasıta Konya, Afyon, Eskişehir ve Ankara gibi elimezde kalan beş altı yüz kilometrelik demiryollarıdır. Gene bu kadarcık hat, İstiklal mücadelesini, devlet ve büyük ordu teşkili kararının büyük hummalarıyla sarsılan İnönü günleri millete nasip etti. Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu.

Çünkü Ankara'ya gelip demiryollarına hakim olduktan sonra, modern, milli bir devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisini, arabadan ve heybeden başka bir vasıtayı nakliyesi olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.

Sakarya muharebesi esnasında mütamadiyen düşüncemizi iğneliyen tehlike büsbütün boş ve açık kalan Konya şimendiferlerinin tahrip olunması ihtimali idi. Nitekim, Sakaryayı kazanır kazanmaz bütün orduyu Konya şimendiferleri üzerine naklettik. ancak bu sayede onu

besledik ve kat'î günlere kadar bekliyebilirdik. Bu bekleyiş günlerinin ne hazin olduğunu, nice babayığitlerin anlayışları ve sınırları bugünlerde nasıl posa haline geldiğini hatırlarsınız.

Dost hudutlardan sipere selam getiren kağnıları altı ayda beklemişizdir. Hiç Diyarbakır'dan, Van'dan, Erzurum'dan bir insan kafilesinin veya bir öküz arabasının Akşehir'e kaç günde geldiğini hesap ettiniz mi? Hesapa hacet yok. İşinizde bu tecrübeyi bizzat kendi nefsinde yapmış olanlarınız, kadın ve erkek çoktur.

istiklal mücadelesinin mühim bir tecellisi de hiç unutulmamalıdır:

O da bu memleket, bütün sahillerinden istilaya uğramış, en zengin mamureleri elinden çıkmış olduğu halde işte bu yolsuz, ağaçsız Orta Anadolu'nun insanları ve vasıtalarıyla kurtulmak ıstırabına düşmesidir.

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

Milli devletin Ankara'da kurulması, istiklal seferinin bir zarureti idi. Bütün vatan kurtulduktan sonra da, millet Ankara'da kalmak kararını muhafaza ve ilan etti.

923 te Ankara'da kalmak ne demekti, bilirmisiniz? Bir çıkmaz sokağın nihayetinde hasretle gözlerini denize çevirip zorla bir kulubede barınmaya çalışmak demekti. Anadolu içine o zamana kadar gelmemiş olanlar, Ankara'da kendilerini Pamir yaylasına çıkmış seyyah zannederlerdi. Halbuki efendiler, bir defa haritaya

bakarsanız Ankara bu memleketin ortasında bile değildir. istikbalde çocuklarınız Anadolu ortasına geldikten sonra niçin bir köşedeki Ankara'yı intihap ettiğimizi kolay anlıyanıyacaklardır.

Yedi seneden beri ilerliyoruz. Ancak Sivas'a geldik, hudutlarımıza varmak için daha bir o kadar yürümeye mecburuz.

Evet Ankara'da devlet merkezi kurmak ilk nefste ve ilk olarak bu çıkamaz sokağı açmak mecburiyetini kabul etmek demektir.

Yol mahrumiyeti bu milletin asırlardanberi en köklü derdidir. Ve büyük Millet Meclisinin ilk gündendenberi meşgul olduğu bir ihtiyaçtır.

Her vatandaşın senede 8-10 gün bilfiil çalışarak vatan yollarını vücuda getirmesi hakkında Büyük Millet Meclisinin kanunu bu zihniyetin eseridir. Memleket halkı, geçmiş idare adamlarını yol faaliyetiyle ölçegelmişlerdir. Bu güzel Sivas'ın merhum Rifat Paşa'ya olan minnet ve muhabbeti, merhumun yaptırdığı yollardır. Her vilayet böyledir. Milletin ihtiyacını kendisinden öğrenmek kabiliyetinde olan adamlar için bu misaller, birer program addolunabilirler. Bundan elli sene evvel bir memleketi toplamaya kafi gelen yol, birinci derecede bugün evvela ana demiryolları şeklini almıştır. Diğer bütün yolların ehemmiyet ve kıymetleri asla tenakus etmemek üzere.

Ankara'da kurulan milli devlet sulhtan sonra bile, iktisat ve siyaset sahasında derhal istifade edeceği kudretin şimendifer ve deniz yollarıyla bağlı olan vatan aksamından ibaret olduğunu gördü. Bu kısımlar, bütün

vatanın üçte biridir. Milli devlet il ve mübhem vazife olarak bütün vatan aksamını bir gayede, maddeten toplıyacak bir çare bulmak mecburiyetini duydu.

Büyük Millet Meclisinin Gazinin riyasetinde toplanan ilk hükümeti 336 da dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mecburiyeti hazin bir şuphe altında iken, vatandaşlar yalın ayak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken bütün mamureleri elinden çıkmışken ve hazinesinde bir tek lira yokken ilan ettiği ilk programında Ankara'dan Yahşihan'a şimendifer temdit edeceğini söylüyordu.

Bu hazin hadiseyi nesillerimizin zihinlerine yerleşecek bir ibret dersi telakki etmezsiniz.

Milli mücadelenin silah safhası hitam bulduktan sonra daha sulh olmadan evvel Büyük Millet Meclisi Hükümeti oldukça vasi miyasta şimendifer elde edilmek için Chester mukavelesini yaptı. Bu mukavele, sulh müzakeratını o kadar zehirledi ve müşkülata uğrattı ki bir aralık bu yüzden sulh şüpheli anlar geçirdi. Sulhu tehlikeye düşürecek kadar Büyük Millet Meclisi Hükümetini teşebbüslere sevkeden ihtiyaç elbette gayri kabili tehir olan başlıca ihtiyaç olmak gerekir. Bütün bu söylediklerim bir memlekete şimendifer lazım mı değil mi, yapılmasın demiyoruz tarzında mülahazalardan başka bir şey , çok daha fazla bir şey olduğunu görmek içindir.

Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası meselesidir.

Bir millete, milli vahdet ve mevcudiyetin çaresi olan tedbir her muhafaza ve her ihtiyaca takaddüm eder. Bu tedbirin bir gün tehiri, affolunmaz, bir hatadır.

Milli vahdeti tehdit eden tehlikelerin ne vakit zuhur edeceği kestirilemez. Bazan bu tehlikeler mütemadi ve tedrici tesirat ile milletin bünyesini yıpratır; bazan da hiç yokmuş ve hiç gelmiyecekmiş gibi uzun müddet avuttuktan sonra bir gün ansızın çatar ve hazırlıksız gövdeyi bir çarpışta cansız bir leş haline getirir.

Demek istiyorum ki, milli varlık ve milli vahdet meselesi haline gelen şimendifer ihtiyacının, bu gün bir tehlikenin meydanda görünmemesi onun tacil edilmemesini teşvik etmez. Bilakis her geçen sakin senede niçin daha çok iş yapmadık, elemlerini kalplerde uyandırır. Osmanlı imparatorluğunun "Hasta adam" sıfatını takınmasından ölüm döşegine yatması altmış sene sürmüştür. Altmış sene bir hasta adamı çok daha zinde bir hale getirmeye kafi iken bilakis onu, hastalık laftan ibarettir bu böyle ila nihaye sürer, tesellisine kaptarmıştır.

Milli vahdet, milli mevcudiyet meseleleri tehir kabul etmeyen şeylerdir. Sivas'a gelmek için bu kadar tenkit edilen masraf ve sıkıntılar iktihamile beraber yedi sene geçti. Hudutlara varmak için belki bir yedi sene daha geçecektir. Bu kadar isticial ve telaşla ancak on beş senede hallolunabilecek bir meselenin daha kaç sene sürüncemeye tahammülü olduğunu kim, hangi cesaretle ve neye güvenerek iddia edebilir.

Ben burada vatandaşlarıma bilakis bu kadar zamanda niçin daha çok iş yapamadığının hesabını vermek isterdim. Türkiye'de ilk şimendifer inşaatı 1860 'ta başlamıştır.

1920'de Büyük Millet meclisi dar hatlarla beraber ceman 4 000 kilometreye yakın demiryolu buldu. Demek ki, 60 senede bu memleket vasatı her sene 66 kilometre demiryolu elde etmiştir. Hepsi ecnebi malı, hiç biri milli ihtiyaç noktai nazarında yapılmamış...Bu noktalardan sarfı nazar ediyorum.

1920'den bugüne kadar vücuda getirdiğimiz hatlar 1800 kilometredir. Senede 180 kilometre yapmışız.İmparatorluk takatının üç misli, ve hepsi milletin malı...Satın aldığımız şimendifer hatları ve baştan başa harap halde elimize geçen eski hatların tamiri hariçtir...Görüyoruz ki zamanı boş geçirmemişiz.

Bu bir iki mülahazadan sonra derhel ve tekrar asıl bugün ispatına davet olunduğum davaya avdet edeceğim.

Şimdiye kadar ispat ettiğimi zannediyorum ki şimendifer politikası milli devlete, bugün mü, yarın mı mülahasasına ilk gayri kabili tehir milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi olarak teveccüh etmiştir.

Eğer vergilerimizin ağırlığı, çektiğimiz sıkıntılar bu en zaruri ihtiyaçtan doğmuş ise, milletin varlık meselesi için fedakarlık ettiği meydandadır.

Varlık meseleleri maatteessüf fedakarlıksız, sıkıntısız, tahakkuk etmiyor. Varlık meselelerinde fedakarlığa, sıkıntıya tahammül etmeyen milletlerin halinden, akibetinden misal getirmemi istermisiniz?

Şimdi size gayri kabili tehir olduğu sabit olan şimendifer ihtiyacının bu geçen 10 senelik milli hayatta devlet hezinesinden başka bir suretle temininin gayri mümkün olduğunu ispat edeceğim. Yani şimdiye kadar

hazineden şimendifer yapmak yerine uzun vadeli ecnebi istikrazı ile şimendifer yapmak niçin mümkün olmamış göstereceğim. Evvela şurasını bilmelidir ki, bir milletin gayri kabili tehir olan milli ihtiyacının temini evvel emirde o devletin hazinesinden aranmak gayri kabili içtinaptır. İhtiyacınız tehir edilmezse, alemin o ihtiyacı bir gün geçirmeksizin temin etmeğe çalışmasında ne sebep vardır? Eğer menfaat fikri, alemi tahrik edecekse sizin sabırsız ve bir gün teahhura tahammülsüz bir vaziyette görünmeniz, onu ne kadar ağır şerait talebine teşvik eder Bu aramalar ve bu pazarlıklar sizin için birgün teahhuru caiz olmıyan işi, senelerin tesadüfüne terketmez mi?

Demek ki, gayri kabili tehir milli ihtiyaçlar için, milletin ancak bila kaydı şart tasarruf ettiği kendi kesesinden para araması gayet tabiidir.

Sonra bu imkân fiilen de tecrübe olunmuştur. 922-23 senelerinde yapılan ve bize sulh müzakeratının o kadar müşkülâtına malolan Chester mukavelesi tahakkuk etmedi. Çünkü, mukavele sahibi onu tahakkuk ettirecek vesaiti dünyanın dört köşesinde aradı, fakat bulamadı.

Bu Sivas hatlarının ecnebi sermaye ile yapılması imkanını bazzat mütalaa etmesi için, benim politikamı tasvip etmeyen muhterem muarızım Fethi Bey'e imkan ve fırsat verdim.

Sivas hattı, Harbiyumiden evvel Reji Jeneral Fransız şirketine verilmişti. Lozan muahedesine göre aynı inşaat şirketiyle tekrar görüşülecekti. Eğer anlaşma olmazsa, şirket tazmin edecek eski mukavele tasviye olunacaktı.

ilk Başvekaletimden çekildiğim vakit Başvekil Fethi ve Nafia Vekili Feyzi Beyler Sivas hattının Reji Jeneral şirketine yaptırmak için ciddi ve samimi olarak imkân aradılar. Tekrar Başvekil olduğum zaman, hattı bahsolunan ecnebi sermayesiyle yaptırmak için gayri kabili tahammül ağır şerait karşısında bulduklarından imkan hasıl olmadığını söylediler.

Bugünkü muarızlarımın yaptığı bu tecrübe, benim gün geçirmeyerek devlet bütçesinden çare aramamdaki isabeti bir daha gösterir.

Zaten istediğimiz bir işi istediğimiz müddet zarfında ecnebi sermayesine yaptırabilmek için o sermaye üzerinde bu kadar mutlak bir hakimiyeti nasıl tasavvur edebilirsiniz.

Hatta şirketlerin yapacağı böyle işlerin nihayet mebdeini kestirebilirsiniz. Fakat devam ve hitamını mukavele ile kestirmeye çalışsanız bile hakikat ve tatbikatta teahhurat tasavvur olunmaz hudutlara çıkmaktadır.

Haydarpaşa'dan İzmit'e şimendifer inşaaası 1871 Ağustosunda başladı. Bu hattın Ankara'ya gelmesi 1892 nihayetindedir. Tam 21 sene Aydın hattı, Süveys kanalı açılmadan evvel bir Basra hattı ve Hindistan yolu maksadı da münderiç olarak 1856'da başladı. Bugün Aydın hattı 600 küsur kilometredir ve bu hale ancak 1912 senesinde erişmiştir. Tam 50 seneden fazla bir inşaat müddeti. Bağdat hattının nasıl siyasi maksatlar ve ihtilatat pahasına meydana çıktığını bilirsiniz.

Görüyor musunuz, şimendiferlerimizin istediğimiz süratle milli noktai nazarından kabili tahakkuk olduğunu ümit edecek mazide hiç bir misal yoktur. Benim gibi

hadiselere, hakikatlere hayalsiz, yaldızsız, çırpıplak göz dikmek cesaretine malik olan herhangi bir mesul adam benim tuttuğum sade yoldan başkasını takip edemezdi.

Şimdi beni tenkid edenlerin diğer hayallerine cevap vereyim: Şimendifer hatlarını gene devlet tarafından yaptırmak, fakat parasını istikraz ile hariçten ve munhasıran bir muameleli maliye olarak tedarik edip sarfetmek, niçin mümkün olmamıştır?!

Ben Lozan'dan şu müşahade ile döndüm Türk milletinin askeri ve siyasi sahalarda kazandığı muvaffakiyetlerin bahşettiği milli haklar teslim olundu. Fakat, Avrupa mahrum edildiği bütün imtiyazları Türk milletinin geçireceği mali buhranlar sayesinde kamilen istirdat etmek ümidinde idi.

Bu bir tahmin değildir. bu sözler, en salahiyettar ağızlardan benim yüzüme söylenmiş açık fikirlerdir. Avrupa'nın bu sözlerini, Türk milletine karşı sabit bir husumet fikrine atfetmeyiniz Bu, çıkmaz bir yoldur.

Milli mücadele sahalarında her millet, esaslı imtihanları kendisi vermeye mecburdur. Binaenaleyh, biz Avrupa'nın hitabını realist acı bir imtihan daveti şeklinde ve tabii telakki ettik.

Geçireceğimiz mali imtihan, geçirilmemiş, çetin bir şeydi. Bize kadar gelen takriben yüz senelik mali tarihi hatırlar mısınız? Sultan Hamit' ten evvelki zamanlar inanılmayacak derecede fahiş faizlerle istikrazlar, israflar ve iflazlarla geçti. Sultan Hamit istikraz yapmadı. O mütemadiyen borç ödemeye çalıştı. Borcu kontrol etmeye çalışan dahilden en fena bir mali idarenin bütün fenalıklarını mübah gördü. Maaş vermiyordu.

Vatandaşın alacağını vermiyordu. Devlet Hazinesi vatanın müdafaası vesaitini ihmal ediyor, vatandaşların sıhhati ve memleketin imarı için üzerine hiç bir vazife tanıımıyordu. Hilafet kaygusu ile takriben 1 000 kilometrelik dar ebatta çürük şimendifer hattını Hicaza yapabilmek için herkesin ianesine avuç açtı. Bu mali siyaset harici tatmin etti, dahili tam bir ümitsizliğe düşürdü. ve "Hasta Adam" ın hesabı görüleceği kati günlerde vatani muhtaç olduğu vaziyet ve vesaitten mahrum bulundu.

Meşrutiyette vatandaşlar, maaşlarını ve haklarını almadan duramazlardı. Zaten meşrutiyet ihtilalinin ameli muharriklerinden başlıca bir nokta idi.

Maaş verebilmek için meşrutiyet idaresi hariten para aramaya ve şimendifer yapabilmek için de devletin mukadderatını Bağdat hattı siyasetine raptetmeye mecbur kaldı.

Görüyorsunuz ki, ben Lozan'dan döndüğüm zaman Avrupa, Türkiye'nin mali tarihini daima bir bataktan diğerine düşmeye mahkum olan içinden çıkılmaz bir vaziyette tasavvur etmekte haksız değildi. Ya memleket kendi vesaiti ile kalacak, maaşını vermeyen yanmış yakılmış harabeler içinde hiç bir imar yapamayan vaziyette yeis ve nevmidi içinde kendi kendine çöküp geçecek, yahut yaşayabilmek için Avrupa'nın karşısında diz çökerek istiklal mücadelesinin bütün neticeleri pahasına ekmek parası arayacaktı.

Biz işte bu mali meseleyi halletmeye mecbur idik. istiklal mücadelesi neticelerinden hepsini muhafaza hatta takviye edeceğiz. Memleket dahilinde herkesin

hakkını muntazaman ödeyeceğiz ve bundan başka memleketin imar ve inkişafı için mutlaka işler yapacağız.

İşte yedi senedir Cumhuriyetin verdiği muazzam imtihan budur. bundan da fazladır.

İlk Başvekil olduğum vakit elde bulunan bütçenin üçte birinden fazlasını köylü veriyordu.

Anadolu ortasında teessüs etmiş bir köylü hükümeti olduğumuz için evvelemerde onun yükünü hafifletmeye cesaretle teşebbüs ettik. Aşar vergisinin ilgası, mali bünyede yapılmış büyük korkunç bir ameliyat idi. Mali noktai nazardan tehlikeli bir imtihana maruz olan herhengi bir hükümet ancak idealist bir köylü aşığı olmak hasleti ile bütçesinin asırlardanberi alışılmış üçtebiri üzerinde böyle bir tecrübeye girişebilirdi. Eğer bu sarsıntıları nihayet iktiham edebilmiş isek bundan bir köylü milleti müftehir olmak mevkiindedir.

Bütün bu dediğim şeyler yapılmakla beraber geçen on sene zarfında müsait şeraitle istikraz yapılabilirdi. diye muarrızlarımın söylediklerini işitmiyor değilim. Bize zararı olmayan şeraitle para geldi de ben bunu kabul etmedim mi demek istiyorlar?

Herhalde müsait şeraitle gelen parayı reddedecek kadar işten anlamaz değilim. Bu gibi hayalat ile, bilerek veya bilmeyerek hakikat hariçine düşenleri doğru yola getirmeye çalışmak için bu mütearifeyi dahi izah edeceğim.

Harbi Umumiden sonra Avrupa'da hangi devletler ne şartlarla istikraz yapabildiler. Bunun yakından mütaleası öğretici bir şeydir.

Hem niçin şimendiferlerimizi yapmak için Avrupa sermayesi tesne olsun? Bunlar iktisadi teşebbüsler midir? Bence iktisadidir. Ama muarızlarımın ve sermayeden anlayan müte hassısların sözlerine bakılırsa iktisadi değildirler. Eğer iktisadi değillerse, tabii sermaye bunlara heves etmez.

Sermayecilerin zihniyetine göre ve sermaye gelmesine müsait olmak naoktai nazarından Türkiye'nin geçirdiği son yedi seneyi beraber mütalaa etmek ister misiniz?

1923- Sulh imzası, Cumhuriyet ilanı, hanedan müessesesi İstanbul'da duruyor. Cumhuriyet ve hanedan hangisi diğerini yiyecek belli değil. Muahede tasdik olunmamış.

1924 Sonbaharında muahede tasdik olunuyor. hanedan memleketten çıkarılmış. Din ve Devlet işleri ayrılmış. bu içraatın aksülameli ne olacağı belli değil. Bu dahili vazaiyet. Harici meseleler birkaç tane. Bilmem pek ehemmiyetsiz mi? Yunanlılarla ihtilaf. Musul meselesi ve bunda sulha varabilecekmi, şüpheli. İtalya ile aramızda hiç yoktan ve nereden geldiği belli olmayan sui tefehhümler alevli. Harici borçlar hallolunmamış. Anadolu hattına vaziyet etmişiz. Suriye hududu hallolunmamış

1925-Şeyh Sait kıyımı. Seferberlik. Bütün harici meseleler baki. Cumhuriyet müdafaa için istiklal Mahkemeleri kurulmuş ve istiklal Mahkemelerinin meydana çıkardığı meseleler akıllara durgunluk verecek kadar karışık.

1926- istiklal Mahkemeleri devam ediyor. Diğer bütün meseleler hat devrinde.

Acaba bu seneler sermaye gelmek için pek mi müsait idi?

1926'da devletin yakından temasta bulunduğu bir müesseseden altı ay vade ile on milyon lira istikraz etmek istedim, cevap olarak on milyon liralık rehin ve evvelemerde borçlar meselesinin hallini teklif ettiler. İhtiyaç zamanında istikraz şeraitinin ne olduğunu anlamak için bu bir misal değil midir?

1927-Musul meselesi hallolunmuş. İtalyanlarla münasebetimiz tamamiyle iyileşmiş. Boçlar, Anadolu hattı, Suriye hududu ve ve ilaahirihi duruyor.

1928-Borçlar ve Anadolu meseleleri hallolundu. Sermayedarların tabirirince kredi için en büyük mani tesviye edilmiş oluyor. Fakat sene 1928. Kredimize zarar veren bu meseleleri niçin bu seneye kadar açık tuttum diye bana itap edermisiniz.

Anadolu hattı mubayaasını esasen ben ilk iş olarak düşünmedim. Bence şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaat politikası idi. Anadolu hattının mubayaasına ben fırka arkadaşlarımın ibramile bidayette hatta zorla temayül ettim. Bana şimendiferde esas politikam ne olacağı sorulduğu vakit bir karış fazla şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi diğer bir masrafa girmek istemiyordum. Fakat arkadaşlarımın ısrarı nihayet beni ikna etti. Anadolu hattını bir gün evvel satın almak için beni ısrarla teşvik edenlerim arasında muhterem muarızım Fethi Bey de vardı.

Bu hikayeyi nakletmekte maksadım. Anadolu hattının satın alınmasından şikayet etmek değil, bilakis mali müşkülâtını mubalağa ettiğim ve nihayet başa çıkarmağa

muvaffak olduğum bir muvaffakiyeyetten dolayı kendilerine teşekkür etmektir.

Fakat bu teşebbüsün sermayedarı bidayette ürkütmüş olduğu mülahasasına da beraber iştirak etmeliyiz.

Şimendifer politikasını devletleştirmeye başlamak bana bidayette çifte müşkülât yaptı. İktiham etmek müyesser olunca çifte muvaffakiyete erdim. Şimendiferleri devletleştirmekte milli siyasetçe, milli iktisatça o kadar çok faydalar tecrübe ettim ki mümkün oldukça her yeni hattı devlete maletmek vazifemdir.

Devlet eline geçen şimendiferlerin hiçbir menfaat ve şart pahasına devlet elinden çıkarılmasına asla muvafakat etmeyeceğim. Geri gitmek, bir zaman kabul edeceğim bir adet değildir.

Harici borçlar meselesini 1928 senesine kadar niçin halledemedim? Bunda da kusursuzum. Bu işin halline muarızlarımın da itiraz edemeyeceği en muktedir adamımızı memur ettim. Neticeye varmak için bu milletin takatı favkindeki hudutlara kadar fedakarlıkları göze aldım. O derece ki 1928 de kabul edilen şeraitin gayri kabili tahammül olduğu bir sene sonra büyük bir taraka ile meydana çıktı.

Bu sene Suriye hudutları meselesini de hallettik.

1928 nihayetine kadar geçen bu seneler de bu inkılap ıslahat ve bir çok hariciye meselelerinin halolunduğu memlekette sermayenin mütehasşiren gelip çalışması için hikaye ettiğim şerait pek mi müsaittir?

Bu seneye kadar üç dört sene pek kurak ve kıt mahsul seneleri geçirmiş olduğumuzu unutmayınız. Bütün dünyanın zırai mahsuller üzerinde bir buhrana girmesinin kıtlık senelerimizin aksümellerinin ve harici borçlarda takat fevkindeki fedakarlıklarımızın tesirini 1929 da hissediyorsunuz. Milli para buhranı şeklinde tebarüz eden 1929 senesi hadisatı sizin istediğiniz şeraitle sermayenin gelmesi müsait olmazsa bunda hayret edilecek bir şey yoktur.

Bu sene 1929 dayız. Görüyormusunuz, hariçi istikrazla bittabi milli mevcudiyetimizi mühafaza ederek şimendiferlerinizi yapmak isteseydiniz işte bu güne kadar bir metre için kazma vurmamış olacaktınız.

Bütün sıkıntıları iktiham etmişiz. Biri diğerinden muğlak bütün harici meselelerimizi halletmişiz. Memleket dahilinde milletin müdafaası, vatandaşın hakkı için lazım olan masrafları temin etmişiz. Fazla olarak büyük milli vahdet, milli mevcudiyet vasıtası olan şimendiferlerden 1 800 kilometre millete maletmişiz. Bütün bunlar hata imiş , öyle mi? Ya, ancak bu memleket bir metre şimendifer yapmamış olacaktır, memleketin imarı için, milletin imarı için, milletin ne ne fenni, ne mali hiç bir kudreti yetmiyecekmiş, hiç bir kudreti tedahül etmemiş, hariçten ya milli şerait kaygusuna düşülerek hiç bir para bulamamış ya hariçten para tedariki derdile istiklal meselesi semerelerinden elde bir posa kalmamış olacaktı. Bu vaziyet mi doğru sayılacaktı?

Eğer işimiz santraç oyununu olsa idi muarızlarıma bir defa oynatır ve neticeyi kendilerine gösterirdim.

Teessüf ederim ki siyasette bu nevi santraç tecrübeleri sonra iadesi ve tamiri kabil olmadığı için adet haline gelmemiştir.

Vatandaşlarım, buraya kadar size şimendifer inşaatının, milli devletin aldığı, bir gün tehiri caiz olmayan vazife, milli mevcudiyet, milli vahdet, milli istiklal vazifesi olduğunu, bunun masraflarını hariten uzun vadeli istikrazlarla temin etmek mümkün olmadığını ve masrafın ancak devlet bütçesinden temin edebilmek gibi bir tek çaresi bulunduğunu ispat etmiş bulunduğumu zannederim.

... Memleketin bütün yükünü bir nesle yüklettiğimden şikayet ediliyor. Ve çok gösterişli bir fikir üzerine bir çok nesle yüklenmesinden bahsolunuyor.

Uzun vadeli istikraz demek olan bu tedbirin şimdiye kadar tatbikine maddeden imkan olmadığına kani iseniz bu istikrazın dermeyanına sebep ve hikmet kalmaz. Fakat ben size haber vereyim ki imkan olsa da bizim bu nesle yüklettiğimiz yüklere, gelecek nesiller laakal bu kadar tahammül etmeğe mecburdurlar.

Bizim nafıa işlerine tahsis ettiğimiz para aşağı yukarı otuz kırk milyon liradır. Eğer yüz sene bu parayı sarfetsek bu memleketin ihtiyaçlarını temin etmek için açık iş buluruz.

Bin senede yüz senede kaç neslin ne kadar işi vardır?

Senede sarfettiğimiz otuz milyon yüz senede üç milyar lira yani üç yüz milyon İngiliz lirası eder. Düşününüz ki bu memlekette daha küçük dünyada bir çok memleketler vardır, bir senede 300 milyon İngiliz lirası milli ihtiyaçlar için sarfederler. Binaenaleyh memleketin

imarından, bugün şimendifer, yarın su, elektirik ve saire içinsenede otuz milyon lira sarfetmekten çekinmeksizin. bu parayı artıracaksınız ve yüzlerce sene sarfedeceksiniz.

Yüksek, medeni, ileri bir millet olmak davası oyuncak mıdır?

...Aziz vatandaşlarım, şimendifer politikasının ne kadar esaslı bir ihtiyaç olduğunu size gösterdim. şimdiye kadar elde ettiğimiz neticeler ancak iftihara şayandır. Bir gün geçirilmedi, hiç bir fırsat kaçırılmadı, beyhude hayalata düşülmedi, hatlarda en ucuz ve mümkün olan çareler içinde millete en faydalı usuller takip olundu. Hükümetin mali siyasetini iktiham etmek için ana sebep zannolunan şimendifer aleyhindeki tarizler görüyorsunuz ki dermansız, talihsiz fikirlerdir. Ve bu temelle istinat edilerek çıkarılan bütün neticeler sakat, bittabi itibar hakkından mahrumdur.

Zannedilir ki şimendiferden vazgeçmek pahasına vergiyi hafifletmek tılsımı bu milleti baştan teshir edecektir. Böyle ümit besliyenlerin yalnız kendilerini aldatan hayalleri rikkatimi tahrik ediyor.

Büyük politika mücadelesi yapmak isteyen muarızlarıma bu memleketin dört köşesinden bittecrübe gördüğüm bir bir hakikati göz önünde tutmalarını tavsiye ederim.

Aşarı kaldırdığımız zaman samimi olarak tereddüt ve itirazı biz köylülerden gördük. İhtiyarlar bu kadar büyük bir vergiden sarfınazar olunursa bu devletin nasıl idare olunacağından endişe etmişler ve yer yer bir iki sene aşar zamanı tekrar vergi alınmak ihtimalini göz önünde tutmuşlardır.

Devlet denilen şeyin ne ile idare olunduğunu köy ihtiyarları hiç olmazsa bizim kadar bilirler. Bu memleketin her köyünde bir Başvekil oturduğunu hesap ederek söz söylemeliyiz.

Liberalizm nazariyatını bütün bu milletin güç anlayacağı şeydir. Biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletçiyiz. Bizi bu istikamete sevkeden bu memleketin ihtiyacı ve milletin fıtri temeyülüdür. Memleketin ihtiyaçları için herkes ve her hazineden çare arar. Elektiriği yapılmayan şehir, Limanı fena olan yer, iş bulamayan adam hükümeti muhatap tutar. Mutedil devletçi olarak halkın temayülatına ve metalibine yetişemiyoruz diye kusurluyuz. Devletçilikten büsbütün vazgeçip her nimeti sermayedarların faaliyetinden beklemeye sevk etmek bu memleketin anlayacağı bir şeymidir?

İktisadi noktai nazardan şimendifer politikasının bu geçen seneler zarfında memlekete ifa ettiği hizmet görgülü gözler için şükranı layıktır.

Havza'dan Samsun'a bir cuval un sevk etmek için yanına bir cuval daha koyuyorlardı ve arabacı razı olmuyordu. Erzak ambarı Sivas burada dururken sahiller ekmeklerini hariçten tedarik ederlerdi. Hüknen bana Ankara'ya geldiği zaman Odessa unundan ekmek yediklerini hikaye etmiştir. Geçen üç dört kıtlık senesinde başakları bir avuç kül olan kadın erkek Anadolu halkı bu şimendifer programından gıda almışlardır.

Bu kadar kuvvetli ve feyizli bir nafia programı olmaksızın o kıtlık senelerde bu orta Anadolu halkını ne ile besleyecektik?

iki sene evvel Harput'ta ekmeğin kilosu 50 kuruştı. Olmaz efendim, olmaz, büyük devlet meseleleri üzerinde esaslı iddialar ve fikirler yürütebilmek için halkı yakından görmek, çok tetkikat yapmak lazımdır.

EK: 4

Samsun-Çarşamba Demiryolu İmtiyazını Kazanan Nemlizade Galip Bey'in Atatürk'e Gönderdiği Telgraf:

Kaynak: Kemal Arı, "Samsun-Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi," Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 21 (Temmuz 1991), s. 615

16 Eylül 1340

Trabzon'da; Hamidiye Kruvazöründe Reisicumhur Gazi Paşa Hazretlerine:

ilk eser-i celil-i devletleri olarak imtiyazı tasdik ve şirketimizi tevzif buyurulan Samsun-Çarşamba-Bafra temdidi şimendifer hattının güzergah tayini ve haritalarının tanzimi gibi muamelat-ı evveliyeye hitam bularak evrak-ı fenniye Nafia Vekaleti Celilesince tasdik edilmiştir. Bu hafta içinde ameliyata başlanması takarrür ettiği bir sırada, zat-ı sami-i fehimanelerinin Karadeniz sahilini şerefbaş seyahatte olmalarını maal-mesarr istihbar ettiğimizden; müessisleri, heyet-i fenniyesini Türk olan şirketimizin şimdiye kadar harita üzerinde meydana getirdiği eserin, bundan böyle toprak üzerinde başlayacak ilk ameliyatın zat-ı sami-i devletleri

tarafından lütfen ifa buyurulması istirhamımı arza müside-i celilelerini rica eyleriz. Raikan buyurulacağından katiyyen emin olduğumuz lütf-ü celil-i devletleri tarih-i cumhuriyetimizin sahife-i iktisadiyatında ilk defa imza buyurduğumuz imtiyaz müsadesinin taraf-ı devletlerinden fiilen başlanmış bir eserini yazdırıp Türk milletinin hatıra-i şükranına hin eyleyecek ve Türk sermayedarına da taziyenen şevk-ü gayret olacaktır. Samimiyet-i ruhiyemizden doğan istirhamatımızı lütfen kabul ile Samsun halkını tesrir ve istihzarat-ı lazıma için teşrif-i devletlerinin zamanını emir buyurmanızı ihtiramat-ı mahsusamıza terdifen rica ve arzeyleriz, Paşa Hazretleri

Nemlizade Mahdumları
Galip

EK: 5

Atatürk'ün, Nemlizade Galip Bey'in Telgrafına Verdiği Cevap 1340	16 Eylül
--	----------

Kaynak; Kemal Arı, "Samsun Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve ReisiCumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi," Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 21 (Temmuz 1991). s. 615-616.

Samsun'da; Nemlizade Mahdumları Galip Bey'e Samsun-Çarşamba-Bafra temdidi şimendifet hattının toprak üzerinde başlayacak olan ilk ameliyesinde bulunmak benim için fevkalade mucip-i meserrettir. Ancak Samsun'a yevm-i

muvasalatımızı henüz tesbit mümkün olmadığından inşaatın bu yüzden tehir edilmemesini rica ederim.

Reisicumhur
Gazi Mustafa Kemal

EK: 6

Samsun-Çarşamba Demiryolunun 21.9.1340 tarihindeki Açılış Töreninde Nemlizade Galip Bey Tarafından Yapılan Konuşma:

Kaynak: Demiryollar Mecmuası, Sayı 64 (Haziran 1930), s. 222-224

Reisicumhur Hazretleri:

Tarihimizde yeni bir devir açan büyük gazamızın yeni bir semeresini'de görmekle mübahi bulunuyoruz

Dehanızla bakanızı temin eden vatanımızın bir cüz'ünde milli bir müteşebbüsün vaz'ı esasına muvaffakiyetle bahtiyarlığımıza kani oluyoruz Bahusus bu mübahat; bu bahtiyarlık huzuru devletimizle ayrı bir mümtaziyet ihraz ediyor. Daha doğrusu sayü gayretimiz, iktisadi fikirlerimize feyizli muzaheretinizle tetevvüç ediyor. teşebbüsümüz şimdilik küçük bir mukaddime; fakat esasında mevcut manevi kıymetler, ona geniş bir ufku inkişaf bahşediyor.

Şimdi, Lütfen vaz'ı esasını icra buyuracağınız, Samsun-çarşamba demiryolu, yalnız bir teşebbüsü nafi değil; memleketimizde, ebedi türk hakimiyetinin nişanesi; Türk iktisadiyatının tamamen milli bir eseri; Türk

erbabıfennini ecnebi muaveneti ilmiyesinden müstağni bir nümunei irfanıdır.

Gazi Paşa Hazretleri;

Eğer siz, vatan müncisi olmasaydınız, biz Nemlizade Mahdumları da bu yolun müteşebbisi olmazdık. Eğer tesis buyurduğunuz Hükümeti cumhuriyetimizin muzahareti olmasaydı, gayretimiz, emellerimiz böyle yakın bir zamanda tahakkuk etmez, bu günkü merasime de muvaffakiyet hasıl olmazdı.

Nihayet Reisi Cumhur Hazretleri :

Halkta, halkın efkarında bir emniyeti kat'iyeye husule gelmeseydi, vilayetin her tarafından, memleketimizin hemen her noktasından, teşebbüsümüzde mazharı teşvik ve iştirak olamazdık.

Riyaseti Cumhuru millete intihabınızdan sonra ilk defa olarak imtiyaznamesini imza buyurduğunuz bu yolun, taliin pek şerefli ve kıymetli bir mazhariyetle, ilk vaz'ı esası da, yine size, ey Gazii Mükerrerem, Zatı Fahametpenahınıza nasip ve müyesser olmuştur. Biz bununla ilelebet iftihar edeceğimizi arzeder, vaz'ı esasa mütedair iradei devletimize intizar eyleriz.

EK: 7

Atatürk'ün	Samsun-Çarşamba	Demiryolunun	Açılış
Töreninde Yaptığı Konuşma:			

Kaynak: Demiryolu Mecmuası, Sayı 64 (Haziran 1930), s. 22

Efendiler;

Vatandaşlarımızın milli sermaye ile memlekette demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları, izaha muhtaç olmayan bir

çok noktai nazardan fevkaledede mühimdir. Böyle milli teşebbüslerin Hükümeti Cumhuriyemiz ve Riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefharetle karşılanmakta olduğu sühuletle tahmin edilebilir. Demiryolu yapmakta ilk milli teşebbüsün tatbikatına başladığını bizzat görmek fırsatı benim için cidden mes'ut bir tesadüfdür. Memleketimizin asırlardan beri yolsuz bırakıldığı, yola, demiryoluna olan ihtiyacın şiddeti düşünülürse bu hususda teşebbüs alanları ne kadar takdir etmek ve onlara ne derece muzhir olmak lazımgeleceği pek güzel anlaşılır. Nemlioğullarını bu teşebbüs ve muvaffakiyetlerinden dolayı tebrik ederim.

Efendiler; memleketin her tarafında olduğu gibi bu defa ziyaret ettiğim vilayetlerimizde de en büyük sıkıntının yolsuzluk olduğunu ve bütün efradı millet tarafından acı bir surette tekrar olunan bu teemmüle iştirak tabiidir. En derin teessürle alakadarlardan sordum ki vilayetlerin yolu kafidir denebilmek için kaç kilometrelik yol inşaasına lüzum vardır. ifade olunan rakamlar, iki yüz, üç yüz, dört yüz kilometre idi. Ben bu rakamları gördüğüm vilayetler için beş yüz hatta yedi yüz kilometreye kadar iblağ ettikten sonra düşündüm , dün liva olan bu günkü vilayetlerimizde yediyüz sene de yedüyüz kilometre yol yapılamaz mı idi?

Bu hesabı bütün milletin yapması ve bunun esbabı üzerinde her gün daha derin düşünmesi lazımdır. Bu hesap ve mülahaza bu günkü idare adamları hakkında insafli bulunmaya da medar olur.

Efendiler; bu münasebetle şunu da beyan edeyim ki memleket idaresinde balapervazane, muğlak, müşevveş mütalealarla ne yapılmak arzuettiğini bilmeyenlere halkın akli selimine müracaatı tavsiye etmelidir. Halk, köylüler

bana her yerde iş programını şu iki kelime ile ihtar ettiler, yol, mektep, hatta yoldan bahsederken "yol köylünün kanadıdır" demeleriyle her şeyden evvel ona ehemmiyet verdikleri anlaşılır.

EK: 8

Kütahya-Tavşanlı Hattının 1 Aralık 1928 Tarihindeki Açılış Töreninde Nafia Vekili Recep Bey'in taptığı konuşma:

Kaynak: "Kütahya-Tavşanlı Hattının Küşat Resmi," Ayın Tarihi, Sayı 67-59 (Birincikanun, ikincikanun 1928-1929), s. 4247- 4251.

Efendiler, Müntehiplerim, Arkadaşlarım,

Tavşanlı'nın bizi dereğuş eden heyecan ve hararetle meşbu muhitinde Tavşanlılıların ifadelerine cevap vermek saadetinde bulunuyorum.

Nafia Vekili olarak ilk işletmeye açtığım demiryolu parçasının intihap daireme isabet etmesini sevinmeye değer bir tali mazhariyeti telakki ederim; gene bugün uzun ve müselsel mesainin mahsulü olarak pek uzak olmayan bir zamanda vatanın bütün hudutlarına uzanacak demiryolları şebekesinin bir parçası üzerinde bulunuyoruz. Bugün işletmeye açılma merasimini yaptığımız bu hattın bir hususiyeti bu hat bizim eski devirden teslim aldığımız memleketin demiryolu görmemiş mıntıkalarına ait bir parça değildir. Şu noktayı açıkca göstermek icap eder ki cumhuriyeti idare vatanın uzak, muvasaladan mahrum mıntıkalarına demiryolu götürmek işi

ile iktifa etmiş değildir. Bilakis bu esasa kuvvetle merbut kalmakla beraber nisbeten muvasala vasıtaları olan vatan parçalarında da ihtiyaç ve menfaat gördüğü tesisatı yapmak azmindedir.

Muterem efendiler Tavşanlı namına söz söyleyen arkadaşların verdiği fırsattan istifade ederek demiryolları mesaisi hakkında size küçük bir mukayese yapayım. Bizim neslimiz bizden evvelki nesillerden ceman 2500 kilometreye varmayan bir demiryolu şebekesi teslim aldı.

Bundan başka hemen bugünlerde mubayaa muamelesi ikmal edilmek üzere bulunan Anadolu-Bağdat hattı vardı. Bütün bu hatlarda o zaman daima istihfaf edilen, milletin kabiliyeti çalışmamıştı. Bütün bunlar ecnebi sermayesi ile ve bittabi bizim menfaatlerimize yardım cihetleri olmakla beraber ecnebilerin de menfaatlerine hizmet edecek noktai nazarlara göre inşa edilmişlerdi. bütün bunları vücuda getirenlerin esas noktai nazarları memleketimizin kendi kasaları lehine istismar edilmesi idi.

Cumhuriyeti idare teessüsü gününden itibaren bütün fikir kabiliyetini, bütün para istitadını ilk ihtiyaç olan demiryolu mesaisine topladı. Halas sulhunu takip eden ilk seneler zarfında, tetkikata geçildiği günden itibaren kısmen geçen ve kısmen de geçecek olan on sene zarfında kendi emelimizle hakikat haline inkılap edecek olan Devlet Demiryollarımızın tulü, maziden aldığımız imtiyazlı hatların yekununa muadil olacak, yani iki bin beş yüz kilometreye yaklaşacaktır. Fiilen tahakkuk üzerinde yürüdüğümüz iş programına göre en geç 1934 senesinde demir hatlarımız bir koldan bakıra, diğer koldan kömüre bağlanmış olacaktır.

Şunu da ilave ederim ki aynı zamanda yeni beş senelik bir süre geçtiği zaman, demiryol mesaisinin neticeleri yalnız bununla kalmayacak Sivas'tan şarka uzanacak demiryolumuz hedefine varmak için Erzurum'a pek az mesafe kalmış olacaktır. bu maruzattan şu netice çıkar ki asırlarca ve asırlarca devam eden imparatorluk devrinin demiryolu olarak, o da imtiyazlı ecnebi şirketlerine yaptırılmış olmak şartıyla bize devrettiği eserin daha fazlasını muharebelerden kurtulduğumuz ilk on sene zarfında fiilen vücuda getirmiş olacağız.

Arkadaşlarım, Türkiye, geçirdiğimiz büyük takallübat içinde bir tanzim ve tesis devri yaşıyor. Bütün telakkileri ve zihniyetleri iyiliğe ve yeniliğe götüren devrin hususi faaliyetleri ile beraber ve aynı zamanda bir imar ve ihya politikası takip ediyoruz.

Karşılıklı mesai seneleri kemale erdiği zaman gayeye ermiş olacağız. İmar ve ihya mesaisi, içinde bulunduğumuz senelerden sonra demiryollarından başka, demiryolları ile beraber şoselere ve sulama işlerine şamil bir mahiyet alacaktır. bu sayede yapılan demiryolları işletme mesariflerini kapıyacak ve geçtiği güzergahın uzaklarına kadar refah verecek bir müessese haline gelebiliyor. Büyük milli reisimiz Reısicumhur Hazretlerine sene başında Meclisin küşadı münasebetiyle irad buyurdıkları nutuk ile Başvekil Hazretlerinin Meclisin tam tasvibine ve itimadına mazhar olan nutulkarını büyük bir alakai vatanperverane ile takip ettiğimize eminim.

Bu suretle malumunuz olmak lazımdır ki Meclisin teyit ve takdirine iktiran eden yeni bir imar mesaisi millete mal olmuş bir fikir mahiyetindedir. Şunu da söylemek isterim ki kömür ve bakıra vasıl olacak demir hatlarımızın

nihayet bulduğu limanlarımızın inşasına başlamak kısa bir zaman meselesidir.

Kömür hattımızın Ereğli-Filyos kısmı da dahil olduğu halde hitamı tarihi olarak düşündüğümüz 943 senesinde Ereğli limanımız yapılmış, Mersin ve Samsun limanlarımız da aynı sene zarfında hitam bulmuş olsa bile herhalde ve tahliyeyi denizin tacizatından kurtaracak bir şekil almış olacaktır.

Arkadaşlar, adetler üzerinde küçük bir mukayese daha yapmak istiyorum.

Demin arzettiğim veçhile eski idare bugünkü hudutlarımız içinde kalan Anavatan üzerinde yedi asır hükümrân olduğu halde millete malolacak beş milyonluk bir demir hattı vücuda getirmiştir.

Cumhuriyet devrinde geçirdiğimiz sayılı seneler içinde devletin bu maksada tahsis ettiği paranın yekunu iki yüz yirmibeş milyondur.

Bu para kısmen sarfedilmiş ve kısmen sarfedilmektedir. Yeniden göze alınan Erzurum hattı ve diğer bazı hatlara, sulama işlerine sarfı tasarlanan paralar da hesaba katılırsa yekun yarım milyona yaklaşır. Şoselerimizin en yeni yollar halinde ihyası maksadıyla dökülecek büyük paralar bu hesaptan başkadır. Bizim neslimize mukadder olan şey yalnız istiklalin ihzarı değil, aynı zamanda mazinin tasfiyesidir.. Bir taraftan fena itiyatlar, sakim zihniyetler gibi geçmişe ait pürüzleri izale ve diğer taraftan harici borçları, Anadolu hattı mubayaa bedelleri gibi maddi borçları tesviye ediyoruz.

Bu meyanda da yüzlerce milyonluk iş yapmakla çocuklarımıza mes'ut bir istikbale hazırlıyoruz. Biz o nesliz ki omuzlarımızda nazinin sıkleti ve istikbalin mesuliyeti var. Maamafih bütün bu sıkıntılar içinde derin bir iftiharın hazzı ile mesuduz. Çünkü tarih bir nesle şeref kaydederken bu şerefin kıymetini tahammül edilen mesuliyetin derecesi ile ölçer. Bu şartlar altında behemehal muvaffak olmak için hepimiz kuvvet aldığımız feyizli menba, milletçe hepimizin uğruna başımızı koyduğumuz yüksek idealdir.

Son söz olarak bize nüvayış gösteren Tavşanlılar ve İmar, ihya işlerinde kafaları ile, pazuları ile çalışan, alın teri döken bütün vatandaşlara, yerli ve ecnebi bütün teşkilat ve tesisata elimi uzatarak bütün samimiyet ve hararetimle teşekkür ederim.

EK: 9

Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın 23 Mayıs 1938 tarihinde T.B.M.M.'de yaptığı konuşma:

Kaynak: Demiryollar Dergisi, Sayı 160 (1939), s. 691-693.

Hüsnü arkadaşımızın, mustakil bir mebus olarak kürsüye çıkıp Demiryolları idaresi hakkında söylediklerini dikkatle dinledim. Kendilerine teşekkür ederim. Dikkat ettim, gördüm ki nerelerde ne suretle daha biraz söz götürecek noktalar varsa onları araştırmışlar, bu mucibi memnuniyettir. Fakat derhal söyleyeyim ki, ben halk partisinin esas mebuslarından ve müessislerinden olan Ali Çetinkaya olarak bir işi vazife olarak yaparım. Dikkat ederim ve vazife olarak yapmakta zevk dıyarım. Onun için kendilerine, suallerine cevap vereceğim.

Hububat işinde tenzilat yapılıp yapılmaması meselesi: Derhal cevap vereyim ki bu mesele her hangi bir itiraza maruz kalmak noktasından değil, halk ve müstahsillerin menfaatlerinin ve memleketin zırai inkişafın lüzum gösterdiği noktadan mütalea edilmiştir. Ve bu yapılmak üzere, yapacağız.

Prim meselesi de aynı veçhile esaslı şekilde mütalea ettik. bu musammemdir, mukarrerdir.

Sonra hububatın Haydarpaşa'ya değil, izmit'e naklinin faydalı olup olmadığı meselesi; bu doğrudan doğruya izmit Belediyesinin düşündüğü basit bir takım menfaat hissi meselesidir ki buna taraftar değiliz.

Personel miktarı; personel miktarı artıyor diyorlar,artmıyor. Maalesef nisbetsiz derecede eksiktir. Cetvel vardır. Yanımda değildir. Balkanlarla nisbet edildiği vakit Bulgaristan'la yarı yarıya eksiktir. 3 500 kilometre hattı olan Bulgaristan'dan yarı yarıya eksiktir. Romanya ve Yugoslavya demiryollarına nisbetle gene eksiktir. Yunanistan'a nisbetle Bulgaristan derecesinde eksiktir. bunu artırmak mecburiyetindeyiz. Onun için mektep açarak yeniden personel yetiştireceğiz.

Kömür meselesi üzerinde de durdular. Buyurdıkları gibi fazla sarfedilmesi meselesi varid değildir. Biz kömürü biraz pahalı malettiğimizden dolayı şikayet etmek mevkiinde bulunuyoruz. Seneden seneye kömür miktarı artmaktadır. 350 000 tona çıkmıştır. 12 şer liradan 4 milyon liraya kadar kazandığımız parayı kömüre vermekteyiz.

Ağır makinelerin alınması trafik vaziyetin icabıdır. Onun için bu mesele üzerinde fazla durmak istemiyorum. Sureti

umumiyede söyleyeyim ki memleketimizde şimendifer meselesi B.M. Meclisinin ve Türk milletinin arzusunu tam tatmin edecek bir esasta inkişaf etmektedir. Üç senenin rakamlarını bir fikir olmak üzere arzedeceğim.

1934-35 senesinin tren adedi	80 000
1935-36 " " "	112 210
1936-37 " " "	115 732

Yani üç senenin içerisinde bir misli tren adedi olmuştur. Taşınan Yolcu miktarı:

1934-35 senesinde	8,5 milyon
1935-36 "	11,5 milyon
1936-37 "	14,5 milyondur.

Ton eşya olarak 1934-35'de 2 800 000; 1935-36' da 3 milyon küsur bin; 1936-37'de 4 111 000 ton eşya nakledilmiştir.

Görülüyor ki, şimendifer nakliyat ve hareketine en müsaide bir şekilde devam etmektedir.

Bunun içtimai, iktisadi, ticari inkişafının da ne derecede olacağını takdir buyurursunuz. Bu münasebetle fikir vermek istedim.

Transit yolu: Bir de Transit yolu vardır. Bu yolu bir kaç senedir yapmaktayız Ve yakında bitirilmesine çalışıyoruz. Trabzon'dan Karaköse'ye kadar lazım gelen tamirler yapılmıştır. bu gün Karaköse'ye kadar vasıtalarımız ehemmiyetle işletiliyor. Hududa kadar olan kısım ki 80 kilometre kadardır, bu seneki paralarla yapılacaktır.

Sonra yapılmış olan yolları daimi bakıma tabi tutuyoruz. Evvelce de söylemiştim; bunda çok lüzum ve fayda

hissettik. Daima nezaret altında bulundurmaktayız. Bunun için de bir miktar para koyduk. bu paradan büyük sular üzerinde bulunan köprüleri yapmak siyasetine devam ediyoruz. Yapılmış olan 80 kadar büyük köprüye bu sene 30 köprü daha ilave edeceğiz; vilayetlerin yapamıyacağı büyük köprüleri bu suretle biz yapmış olacağız.

Şimendifer işlerine gelince, bu siyasete devam edeceğiz. 1938 senesi içinde Zonguldak'a kadar gittik. Ve bu hattı işletmeye açtık. Sivas Erzurum üzerinde hattının da açıldığını biliyorsunuz. Ondan sonra Divriğ'e kadar olan hattı işletmeye açtık. bu sene teşrinlerde, Cumhuriyet bayramında Erzincan'a mutlak surette varacağız.

Dün ve yahut evvelki gün Iliç'a kadar demir ferşiyatı bitmiştir. Kemah'a yaklaşmak üzereyiz. Erzincan'a kadar olan toprak tesviyesi tamamen bitmiştir. Demir köprülerin bazı aksamı kalmıştır; önümüzdeki günler ray ferşiyatına devam edilecektir.

Erzincan'dan Erzurum'a kadar olan kısım üzerinde ehemmiyetli tesviyei turabiye ve köprüler kısmen birmek üzeredir. Her halde 38 senesi içersinde demir ferşiyatına başlanacak, 39 da da mutlak surette bitecektir.

EK: 10

1942 yılında yayınlanan Devlet Demiryolları broşürü.

Kaynak: Buhran Yıllarında İşi Çok Artan Bir İşletme Devlet Demiryolları, Demiryolları Dergisi Neşriyatından, Alsancak Demiryolları Matbaası, 1942.

Bu broşürü okumak ve tavsiyelere uymakla

Hem Kendi İşinizi

Hem Demiryollarının Vazifesini

Kolaylaştırmış Olursunuz

Bu broşürde sıraladığımız tavsiyeleri yerine getirirseniz:

Rahatça seyahat etmenizi; Eşyanızın ve malınızın çabuk gitmesini;

Zarardan ve kaybolmadan korunmasını; ve her zaman ihtiyacınız olan (DEMİRYOLU) vagonlarının hasara uğramamasını temin etmiş olursunuz.

Harp dışı kalmamıza rağmen, harbin tesirleri dışında kalmak imkanının maddeten mevcut olmaması "DEMİRYOLU" nun işini büyük ölçüde artırmıştır.

Bugün yurdun varlığı, her türlü ihtiyaç maddelerimizin muntazam ve zamanında temini, milli sanayimizin muvakkıyeti Devletin alakalı teşkilatı kadar Demiryolunun da kendinden beklenen işi başarmasına bağlı bulunmaktadır.

"DEMİRYOLU" nun, beklenen vazifeyi gerektiği gibi başarması ise, işte temin edeceği verim kadar halkın da yardım ve müzaheretle kabildir.

"DEMİRYOLU" ile yapılan nakliyat 1939 yılına nazaran % 45 ve 1935 yılına nazaran da % 145 artmıştır. Harp durumu ve

bunun tesirleri, bu nakliyatı karşılayacak vasıtaların işle mütenasip olarak artırılmasına imkan vermemektedir. Bu itibarla, yarın belki daha sıkışık vaziyetlerle karşılaşaçağımızı gözönüne alıp elimizdeki malzemeyi çok titizlikçe ve büyük bir itina ile kullanmamız lazımdır.

"DEMİRYOLU" vagonlarını hasardan korumak, bizzat kendi malımızı hasar, bakleme, gecikme ve bozulmadan korumak demektir.

İçinde seyahat ettiğiniz "DEMİRYOLU" arabasını hasardan korumak, seyahatte istirahat ve konforunuzun her zaman için temini demektir.

Dikkatsizlik ve itinasızlık yüzünden tamire alınmasına ve tamir müddetince de atıl tutulmasına mecburiyet hasıl olan her vagon nakil takatımızdan ve hayat kuvvetimizden ve hayat kuvvetimizden bir unsurun eksilmesi demektir.

S E Y A H A T

Telefonla, telgrafla, yazı ile halli mümkün olmayan hallerde seyahat ediniz.

İş sıhhat icapları, aile işleri ve istirahat bakımlarından yapmayı tasarladığınız seyahatin MECBURİ ve ZARURİ olup olmadığını "KENDİNİZE SORUNUZ".

Zaruri ve mecburi olarak yapacağınız seyahati bir çok işleri bir defada bitirecek şekilde programlayınız ve seyahatinizi böyle bir zamana rastlatınız

Başka bir zamana bırakılması kabil olan seyahatlerden, UMUMUN MENFAATİNE hizmet edeceğinizi gözönüne alıp vazgeçiniz.

Bayramlarda ve yolcu nakliyatının kesif olduğu zamanlara rastlayan seyahatleri daha sonraya bırakınız.

İstasyonlara, bekleme yerlerine, gişelere, bagaj bürolarına asılı kara tahtalara yazılı ilanları dikkatle okuyunuz.

Seyahatinizin "DEMİRYOLU" na verdiği vazife ve yükü hafifletmek için aşağıda yazılı tavsiyeleri yerine getiriniz:

1- Kalkış, varış, aktarma ve diğer hususlar hakkındaki malumatı afişlerden bizzat çıkarınız. Kabil olmayan hallerde istihbarat bürolarına ve istasyon şeflerine müracaat ediniz.

2- Biletinizi vaktinde alınız. Tren içinde bilet kesilmesine meydan vermeyiniz.

3- Bilet alırken, gişeler önünde lüzumsuz vakit kayıplarına meydan vermemek ve diğer yolcuları bekletmemek için verilen paralara dikkat ediniz. Ve mümkün mertebe bilet parasını para bozmaya hacet bırakmayacak şekilde elinizde hazırlayınız.

4- Arabalara çabuk bininiz. Diğer yolcuların sizi beklemesine sebebiyet vermeyiniz.

5- Yer alacağınız kompartımana yerleşirken, diğer yolcuları rahatsız etmemeye, koridorlarda izdihama ve

diğer yolcuları rahatsız etmemeye, koridorlarda izdihama ve diğer yolcuların beklemesine meydan vermeyiniz.

6- Elinizdeki biletin hak verdiği mevkiden daha yüksek mevkide yer almayınız.

7- Yerleştiğiniz kompartımandaki döşemeleri, masaları, rafları, camları, aynaları, çerçeveleri hasara uğratmamaya çok dikkat ediniz.

8- Bütün yolculuğunuz esnasında sükunla ve yolculuğun icaplarına göre hareket ediniz.

9- Kondüktörlerin ve katar şeflerinin vesayasına riayet etmekle, rahatça seyahatinizi temin etmiş olursunuz.

10- Sükunet ve itidalle hareket edilirse en kalabalık trenlerde bile rahat seyahat etmek ve umumi intizamı muhafaza etmek kabil olur.

Bagaj- seyahatinizde beraber götüreceğiniz bagajların da "DEMİRYOLU" na yüklediği vazife ve mesuliyeti de aşağıdaki tavsiyeleri yerine getirmekle hafifletebilirsiniz.

1- Yanınıza ancak zaruri ihtiyaçlarınıza yetecek kadar eşya alınız.

2- El bagajı ile iktifa eylemeye gayret ediniz.

3- Kompartımanınıza alacağınız eşyanız rafa ancak oturduğunuz yerin genişliği kadar yer tutmalıdır.

4- Bagajınızı "DEMİRYOLU" na daima erken teslim ediniz.

5- Bagajınızın yanlış yere gitmemesi için bavul ve valizinizdeki eski etiketleri çıkarınız.

6- Valiz ve bavullardaki (adresliği) iri ve okunaklı bir yazı ile behemehal doldurunuz

7- Her bagaj parçasının içine isminizi, adresinizi, kalkış ve varış istasyonlarını gösterir birer kağıt koyunuz.

8- Bavul ve valizlerinizin kilitlerini dikkatle muayene ediniz.

9- Bagaja verilecek her parçanın muntazam denklenmesini temin ediniz.

Bu tavsiyelere uymakla "DEMİRYOLU" nun yükünü hafifletir ve bizzat kendinizi üzecek vakalardan sakınmış olursunuz.

YÜK VAGONLARINI HASARDAN KORUYUNUZ:

Her yük vagonunun nizami muayene ve tamir zamanına kadar hizmette kalması şarttır.

Tarafınızdan yaptırılan yüklemede, boşaltmada ve manevrada dikkatsizlik yüzünden meydana gelecek hasardan en evvel müteessir olacak SİZSİNİZ. Bu işlerde göstereceğiniz alaka ve dikkat:

MALİNİZİN BEKLEMESİNİ - VAKTİNDE YERİNE VARMASINI -
BOZULMAMASINI - HASARA UĞRAMAMASINI

temin eder ve

SİZİ ZARARDAN KORUR

Yapacağınız vagon yüklemeleri hakkında "DEMİRYOLU" ambar ve istasyon şeflerinin fikir ve mütalaalarını almaya itiyat ediniz. Bu danışma işinizi çok kolaylaştırır ve fuzuli masraflara girmenize mani olur.

Usulüne uygun olarak yapılmayan yüklemeler "DEMİRYOLU" için olduğu kadar MAL ve EŞYANIZ için de tehlike teşkil eder. Bu tehlikelere yol açmamak için aşağıdaki tavsiyelere riayet etmek lazımdır:

1- Yükleyeceğiniz malı vagonun bütün sathına müsavi ağırlık verecek şekilde yayınız ve devrilmeyecek şekilde istif ediniz.

2- Tam vagon yükü olarak yapacağınız yüklemelerde hiç bir zaman vagonun YALNIZ BİR YANINA eşya yığmayınız.

3- Açık vagonlara eşya yüklerken yapılan istiflerin muntazam olmasına ve nizami genişlik ve yüksekliği aşmamasına bilhassa dikkat ediniz.

4- Ağır ve havaleli parçalar yükletirken gerek eşyanızın ve gerek vagonun hasara uğramaması için icap eden her türlü emniyet tedbirlerini alınız. Bu hallerde "DEMİRYOLU" nun alakalı memurlarının mutlak surette fikirlerini alınız.

5- Eşyayı yükletirken bunları sarsıntıdan devrilmeyecek, düşmeyecek şekilde istif ediniz.

6- Yakıcı, patlayıcı maddelerle nakline muayyen şartlar altında müsaade olunan eşya hakkında konmuş olan ve yüklemeyi ilgilendiren emniyet kaide ve tedbirlerine bilhassa dikkat ve itina ediniz.

MALINIZI "DEMİRYOLU" AMBARLARINA GETİRMEYEN EVVEL "DEMİRYOLU" NUN ALAKALI SERVİSLERİNE DANIŞINIZ:

Bu danışma size;

- a) Yapacağınız nakliyatı kolaylaştıracak imkanları verir;
- b) Vakit kaybettiren yanlışlıkları önler;
- c) Nakliyatın arızasız ve aksaksız olarak teminine yardım eder;
- ç) Tarifeler, nakil ve teslim zamanları, nakil şartları ve memnuniyetleri, yükleme ve istif şekilleri, toplu eşya nakliyatı imkanları hakkında en doğru malumatı elde etmenizi temin eder.

Böylece hareket ediniz
aynı zamanda

SİZİ FUZULİ MASRAFLARA GİRMEKTEN KORUR

"DEMİRYOLU" NDA MÜBREM VE ZARURİ NAKLİYATINIZDA İSTİFADE EDİNİZ.

"DEMİRYOLU" yurt müdafaasının ve amme ihtiyacının lüzum gösterdiği nakliyatı vaktinde ve miadında temin için

büyük gayretler sarfetmektedir. Bu vazifeyi gerektiği gibi başarabilmesi için:

"DEMİRYOLU" na yapacağınız her yardım bizzat kendinizdir.

Aşağıdaki tavsiyeleri yerine getirmekle bu yardımı temin etmiş olursunuz:

1- Naklinde kati ve zaruri ihtiyaç olmayan eşyayı "DEMİRYOLU" na vermeyiniz.

2- Başka bir nakil vasıtasıyla taşımanız mümkün olan eşyayı sıkışık vaziyette "DEMİRYOLU" ile nakletmeyiniz.

3- İhtiyaçlarınızı kabil olduğu kadar yakın mesafelerden temine çalışınız.

EMRİNİZE VERİLMİŞ OLAN VAGONLARI SÜRATLE DOLDURUP BOŞALTINIZ

Emrinize verilen her yük vagonunun bir an evvel doldurup boşaltılması vagon mevcudumuzun artması demektir.

Tesbit olunan nizami müddetler içinde ve hatta bunlardan da evvel yapacağınız doldurup boşaltmalar "DEMİRYOLU" nun bugün teminle mükellef bulunduğu önemli vazifenin başarılmasını kolaylaştırır ve:

NAKİL İMKANLARINIZI ARTIRIR.

BUNUN İÇİN:

a) Yükletmek üzere emrinize verilen her vagonun muayyen zamanda ve hatta bundan da evvel yükletiniz.

b) Boşaltılmak üzere emrinize verilen her yük vagonunu muayyen müddette ve hatta bundan da evvel boşaltınız.

c) Emrinize verilen her yük vagonunun, ne yüklemede ne de boşaltmada edevat tatili ücretine tabi tutulmasına meydan vermeyiniz.

ZAMANINDA DOLDURULMAK VE BOŞALTILMAMAK YÜZÜNDEN VAGONLARIN EDEVAT ÜCRETLERİNE TABİ TUTULMASI NAKİL İMKANLARIMIZI AZALTIR.

İŞLERİN NİZAMİ MÜDDETLER İÇİNDE İKMALİ BİR YURT BORCUDUR.

d) Emrinizdeki vagonları tatil ve bayram günlerinde de doldurup boşaltınız.

e) Vagona yükletirken, bunları kabil olduğu kadar az yer tutacak ve kolay boşaltılabilecek şekilde istif ettiriniz.

BU SİZİN İÇİN OLDUĞU KADAR "DEMİRYOLU" İÇİN DE FAYDALIDIR.

f) Yükleme ve istif işini doğru planlamakla emrinizdeki vagonun çabuk doldurulmasını, çabuk boşaltılmasını temin etmiş olursunuz.

PARAKENTE OLARAK GÖNDERECEĞİNİZ EŞYA VE MALLARIN NAKLİNDE "DEMİRYOLU" NA YARDIM ETMİŞ OLURSUNUZ.

Parça eşya nakliyatı; kabulde, yüklemede, aktarmada, boşaltmada, teslimde "DEMİRYOLU"na yapacağınız yardımla, eşyanızın çabuk, hasarsız, arızasız naklini büyük ölçüde sağlamış olursunuz.

Bunun için:

1- Muhakkak suretle lazım olmayan nakliyatı yapmayınız.

2- Parçalarınızı muntazam denkli ve ambalajlı olarak "DEMİRYOLU" na teslim ediniz.

BİLGİSİZ, AKICI VE BULAŞICI MADDELER DOLU TENEBE KAPLARIN DELİNİP AKMASINA MANİ OLMAK İÇİN BUNLARI AYRICA TAHTA SANDIKLAR İÇİNE KOYUNUZ.

3- "DEMİRYOLU" na teslim edeceğiniz eşyanın her parçası üzerine MARKA ve SARİH ADRES yazınız.

4- Parçaları "DEMİRYOLU" na teslim etmeden evvel, bunların üzerindeki eski etiketleri çıkarınız.

5- İmkan oldukça her parçanın içine gönderenin ve alanın isimlerini ve sarîh adreslerini, kalkış ve varış istasyonlarının adlarını gösteriri kağıtlar koyunuz.

EK: 11

Serbest Cumhuriyet Fırkası Genel Başkanı Fethi (Okyar) Bey'in 7. 9.1930 tarihinde İzmir'de Yaptığı Konuşma

Kaynak: Ayın Tarihi, Sayı 75-78 (1930), s. 6585-6596.

...Başlayan serbest münakaşa hükümet üzerine tesirden hali kalmamış ve muhterem Başvekil fırkamızın inkişar eden tenkitlerine Sivas'dan uzun nutku ile cevap vermek lüzumunu hissetmiştir. Fırkamızın programının izahı sırasında intişar eden fikirlere bir cevap olan bu nutku huzurunuzda tahlil etmeyi faydalı görmekteyim.

Bu tahlili yaparken fırkamızın programının temel noktaları kendi kendine taayyün etmiş olacaktır. Efendiler, zikredilen taarruz noktalarından ismet Paşa Hazretlerinin nutuklarında mevzubahis ettikleri hususattan başlıcası demiryolu meselesi idi. Bu nutukta Serbest Cumhuriyet Fırkası Alelittlak demiryollarının yapılmasına muarız gösterilmiştir. Hayır Efendiler, demiryollarının gerek vatan vazifesi, gerek iktisadi noktai nazardan faydasını inkar etmek asla hatırımızdan geçmemiştir. bizim iddialarımız demiryollarının gayet ağır şartlarla yapılmakta olmasıdır.

Muhterem Başvekil demiryollarının bir varlık meselesi olduğunu idrak eden halkımızın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle fedakarlık ihtiyar ettiğinden bahis buyuruyorlar. Halkın dışından tırnağından güçlkle elde edilen bu paraların büyük bir dikkat ve itina ile ve tasarruf gözetilerek sarfı iktisa etmez mi? Halbuki Başvekil Sivas hatlarının ağır faiz ve komisyonla evvela bir Belçika şirketine verildiğini kendileri ifade

ediyorlar. Demek ki bu şirket taahhüdünü ifadan aciz ve mali kabiliyetten mahrum kimselerden mürekkep olmaları idi. Bu ağır şerait Türk milletine yükletmek olacaktır. Bu yükten, karşı karşıya gelip mukavele imza eden eşhasın aventürriers takımından ibaret olmalarına medyundur.

Böyle aldatıcı adamlarla mukavele yapmak aynı mahiyetteki mukaveleyi gene taahhüdünü ifa edemeyeceği bilhassa anlaşılın işveç grubu ile tekrar etmek halkın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle ihtiyar ettiği fedakarlıkların mahalline masruf olduğuna dair teminat teşkil etmez. Ağır faiz ve komisyon şartlarına havi olarak işveç grubu ile yapılan mukavelenin tadiline mecburiyet hasıl olduğu ve muaddel mukavelenin peşin para olduğu tahvil edildiği malumdur.

Peşin para esasına müstenit olan bu muaddel şekli de gözden geçirelim. Evvela bütün işlerden masrafa mukabil gruba yüzde yirmi menfaat temin edilmelidir. Sonra lokomotif, vagon gibi pahalı malzemenin işveç'ten mubayaası yani bayilerin tayin edecekleri fiyatla mal edilmesi taahhüt edilmiştir. Peşin para esasına müstenit bir taahhütte bu kadar ağır şartlara katlanmak mecburiyetinin nereden geldiğini anlayamıyorum. Kütahya-Tavşanlı ve Ulukışla-Kayseri hatlarının inşasını deruhde eden şirketle yapılan mukaveleye ne diyelim.

Bu mukavele mahiyeti itibariyle Belçika grubu ile yapılan mukaveleden daha ağırdır. Hazineden çıkan paranın yüzde otuz beşine yakın kısmı faiz ve komisyon suretiyle bu grubun elinde kalmaktadır. İkinci derecede müteahhitlerin temin ettikleri kazanç bunun haricindedir.

İşte bu gibi ağır mukavelenamelerin kısa vadeli mukavelelerin bu günkü nesli tazyik etmesi ve halkın

cebinden demiryolu inşası için çıkan paraların israfa ve zarara uğratılması bugünkü demiryolu siyasetine karşı yükselttiğimiz itirazların esasını teşkil eder. Yapılan demiryollarının bir taraftan sağlamlığı ve verimi nazarı itibara alınır.

Diğer taraftan bütçenin bu noktada ayırdığı ve ayıracağı paralar toplanırsa o zaman demiryollarının pahalı mı ucuz mu yapıldığı sabit olur. Muhterem Başvekil demiryollarına tahsis ettiğimiz vasatı 30 milyon lirayı haklı göstermek için bizden küçük birçok memleketlerin milli ihtiyaçları için senede 300 milyon İngiliz lirası sarfettiklerini söylüyorlar. Böyle bir parayı sarfedecek kabiliyette olan o, bahtiyar küçük devletlerin işlerini bilmek isterdim. bizim aldatıcı hayallere kapılmayacağımızı zannederek:

Rikkate gelen muhterem Paşa Hazretleri hiç olmazsa kendilerini bu gibi mübalağalı rakamlara kapılmaktan muhafaza buyurmalı idiler. Diğer cihetten Türk milletinin iktisadi kabiliyetini ve inkişafını göz önünde bulundurmak milli servetin yükselmesine veya hiç olmazsa muhafazasına itina etmek bir hükümetin mühim vazifelerindendir.

Demiryolları yapmak ne kadar ehemmiyetli ise iktisadi vaziyetimizi sarsıntıdan muhafaza etmek o derece önemlidir. Hatta diyebilirimki bu ikinci vazife her şeyden üstündür. Zira demiryoluna lazım olan masrafları çiftçiden, esnafdan, tüccardan alınmaktadır. Demiryollarının emin bir surette hudutlarımıza kadar ulaştırmak için çiftçinin, esnafın ve tüccarın mali kabiliyetini daima göz önünde bulundurmak ve bu vergi membalarını korumak lazımdır.

Masraflar memleketin iktisadi tahammül kudretini aşınca halkın iktisadi kabiliyet ve inkişafı durmaya mahkumdur. O zaman demiryolları siyasetine ve istemeyerek darbe vurmuş olacaktır. İktisadi kanunlar öyle zaruretler tevlit eder ki bunlara karşı bigane durmaktan ve bunların tesirlerini herhangi bir emrü iradeye tabi olur zannında bulunmaktan daha büyük hata olamaz. İktisadiyatın bu gayri mer'î kuvvetlerini mühimsemek acı neticelerle karşılaşmayı davet eder. İşte Serbest Cumhuriyet Fırkasının liberal, siyaseti ile Sivas nutkunda tebarüz eden siyaset arasında en mühim fark bizim ba iktisat amillerini ve istihsal kuvvetlerini rencide etmemek hususunda göstereceğimiz itinadan ibarettir.

Bu noktada biraz tevakkuf etmeye müsadenizi rica eylerim. muhterem hükümet reisi nutuklarında aynen böyle buyururlar: "Liberalizm nazariyatı memleketin güç anlayacağı bir şeydir. Biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletciyiz. Bizi bu istikamete sevkeden bu memleketin ihtiyacı ve bu milletin fikri temayülüdür. memleketin ihtiyaçları için herkes ve her yer hazineden çare arar. Elektiriği yapılmayan şehir, limanı fena olan yer, iş bulamayan adam hükümeti muhatap tutar. Devletçilikten büsbütün vaz geçip her nimeti sermayedarların faaliyetinden beklemeye sevkeden bu memleketin anlayacağı bir şey midir?"

Liberalizm sistemi Paşa Hazretlerinin tasvir buyurdukları mahiyette değildir. Liberalizm mesleği devlete ait olan vazifeleri devlete ve millet efradına ait olan vazifelerin de şahsi teşebbüslere terkeden ve bu teşebbüslerin inkişafına engel olacak müdahaleleri asla tecviz etmeyen bir meslektir. Halkın her şeyi hükümetten beklemesi arzu olunmayan bir haldir. Bu halin membaı da ötedenberi hükümetin her şeye müdahale etmiş ve fertlerin

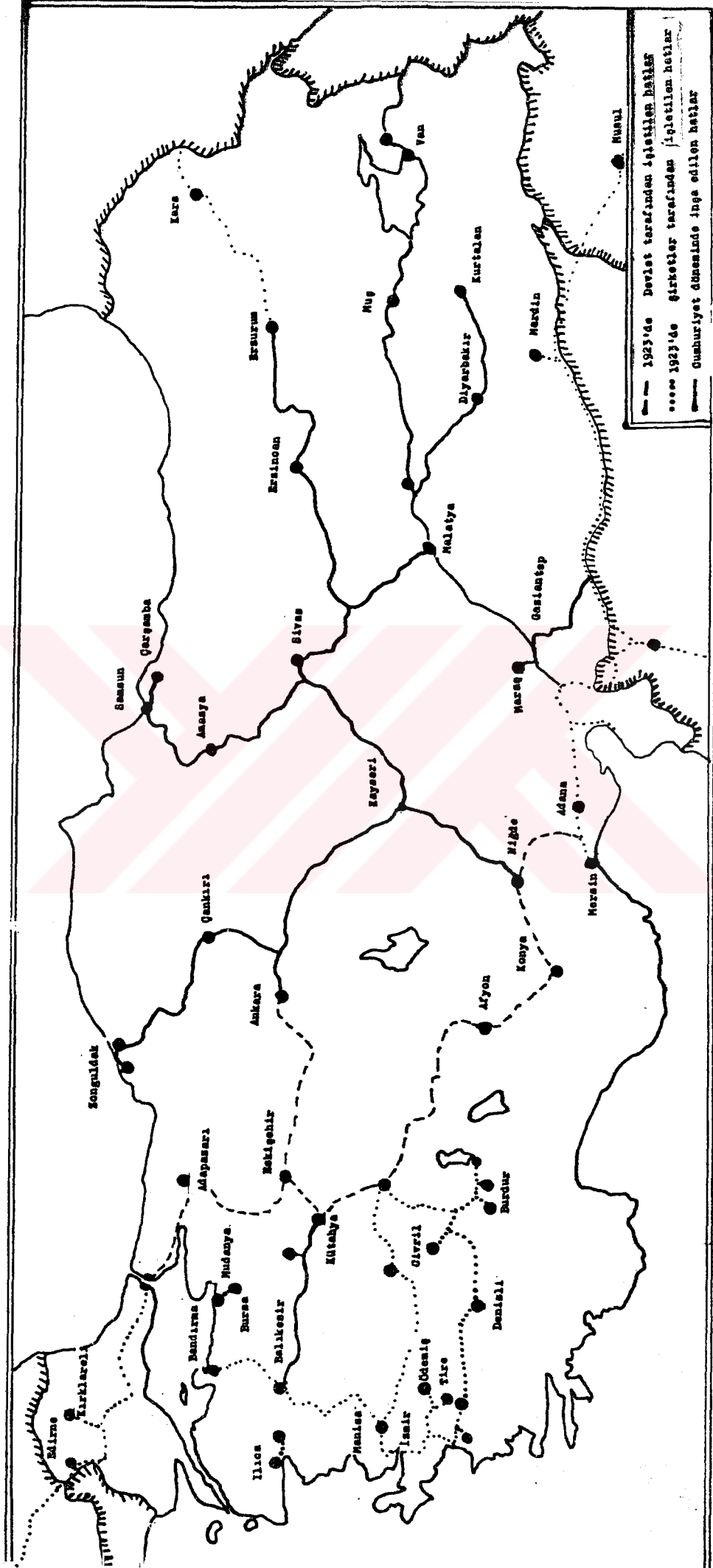
serbest inkişafına meydan vermemiş olmasından mütevellittir. Esasen her şeyi hükümetin yapmasına imkan tasavvur olunabilir mi? Avrupa'nın bugünkü inkişafı sermaye ile mesainin serbes ve müşterek faaliyetinden mütevellit bir hadise değildir. Halkımızın kabiliyet ve şuuruna daha ziyade emniyet ve itimat etmek lazımdır. Halkın muhakkak bir temayülü varsa giriştiği işlerde müdahaleden azade ve serbest hareket edebilmesidir. Devlete ait olan vazife halk tarafından münferiden yapılması kabil olmayan işleri başarmak ve halkın şahsi teşebbüslerini kolaylaştırmak ve teşvik etmek için umumi tedbirler almaktan ibaret olmalıdır. İşte Sivas nutkunda tebellür eden siyasette aramızdaki diğer bir fark da bundan ibarettir.

Ecnebi sermayesi meselesine gelince Muhterem Paşa Hazretleri soruyorlar:

"Para geldi de kabul etmedik mi? " Ben de biliyorum ki bugünkü şerait altında istikraz yapmak imkansızdır. Binaenaleyh muhterem Başvekilin bu yoldaki sualinin hangi muarızlara tevcih eylediğini tayin edemedim. Harici istikraz akti bir takım şartlara tabidir. Esasen bu şartlar tahakkuk ederse harici istikraz yapmaya lüzum kalmadan başka yollardan da memlekete hariçden para gelebilir. Memleketimizde bugün faiz en aşağı yüzde on beştir. Hiç bir yerde para bu kadar pahalı değildir. Köylü ve esnafın yüzde kırk ve hatta yüzde elli ile para tedarik etmeye çalıştığını görüyoruz. Bu kadar ağır faiz altında kalan halkın iktisaden kurtulması tasavvur olunabilir mi? Başka yerlerde pek ucuz faizle iktifa eden sermaye memleketimize niçin gelmiyor bunun sebebini ben de öğrenmek isterdim.

Bütçenin kabili tehir masraflardan tasfiyesi ve hakiki bir tevazün tesisi paramızın istikrarının temini gibi şartların tahakkuk ettirilmesi ve bu suretle iktisadi binamızın temellerinin sarsılmaz bir zemin üzerinde kurulması, harici istikraz sevdasına kapılmadan evvel yapılacak işlerdir...





KAYNAKÇA

Dergiler:

Ayın Tarihi

Bayındırlık İşleri Dergisi

Demiryollar Dergisi

Kadro Mecmuası

Maliye Mecmuası

Nafia İşleri Mecmuası

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi

.M.M. Zabıt Ceridesi

Ülkü Halkevleri Mecmuası

Devlet Demiryolları ve Trabzon İran Transit Yolu İstasyonları arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, eşya Tonlarını, Koyun ve Sığır Sayılarını Gösterir Defterdir, Alsancak, Demiryolları Basımevi, 1940, 1941, 1942, 1943, 1947.

1938-1939	mali yılı
1939-1940	mali yılı
1940-1941	mali yılı
1941-1942	mali yılı
1946	mali yılı

Kitaplar ve Makaleler:

Abisel, M. Arslan: " Demiryollarımızın 25 inci Yıldönümü," Demiryollar Dergisi, Sayı 285-287 (Eylül 1949), s. 53-59.

_____, " Demiryollarının Modası Geçmiş midir," Demiryollar Dergisi, Sayı 291-293 (Mart 1950), s. 6-10.

Afetinan A.: Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı, Ankara, T.T.K. Basımevi, 1972.

"Afyon-Karakuyu iltisak Hattı," Demiryollar Dergisi, Sayı 164-165 (29 ilk teşrin1938) s. 926.

Ali Süreyya: "Demiryolu Siyasetimiz," Ülkü Halkevleri Mecmuası, Sayı 1 (Şubat 1933). s. 53-59.

Akşin, Sina: İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele, İstanbul, Cem Yayınları, 1983.

Ankara'da 25 Temmuz 1341 Tarihinde Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey Efendinin Riyaseti Altında Toplanan Demiryolları Kongresi'nin Mukarreratı (Kararlar) Ve Zabıtnameleri, (İlk kez Demiryollar Mecmuasının 1 Eylül 1341 tarihli nüshasında yayınlanmıştır).

Arı, Kemal: "Samsun-Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi," Atatürk Araştırmaları Dergisi, Sayı 21 (Temmuz 1991), s. 609-622.

Arıdor, Mithat: "Elazığ-Genç Hattı İşletmeye Açıldı," Demiryollar Dergisi, Sayı 267,268 (Ocak, Şubat 1948), s. 41,42.

Arıkan, Zeki: "İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası," Tarih ve Toplum, Sayı 49 (Ocak 1988).

Atalay, Falih Rifki: "Demiryollarımızın Ağır Vazifeleri Var," Demiryollar Dergisi, Sayı 221-223 (Temmuz- Eylül 1943), s.

Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni Açış Konuşmaları, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara, 1987.

Avcıoğlu, Doğan: Türkiye'nin Düzeni (Dün, Bugün, Yarın), Ankara, Bilgi Yayınları, 1968.

Aykut, Selim Sabit: İktisadi ve İctimai Türkiye, Ankara, 1944.

Aysan, Mustafa: Ekonomik Görüşüyle Atatürk, İstanbul, Mustafa Kemal Derneği Yayınları, 1984.

Barda, Süleyman : Münakale Ekonomisi, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul , 1958.

Başar, Ahmet Hamdi: Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye, Ankara, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1980.

Başar, Haşim: "Demiryolu Meslek Okulu," Demiryollar Dergisi, Sayı 239-241 (Ocak-Mart 1945), s.39-43.

Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, İstatistik Göstergeler 1923-1950, Ankara, 1951.

Berkes, Niyazi: İki Yüzyıldır Neden Bocalıyoruz, İstanbul, Yön Yayınları, (t.y.),

Berkmen, Enver: " Ülke Demiryollarının Örgütsel Yapısı," Demiryolu Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979)

Boratav, Korkut: Türkiye'de Devletçilik, Ankara, Savaş Yayınları, 1982.

_____, Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985, İstanbul, Gerçek Yayınları, 1990.

_____, 100 Soruda Türkiye'de Devletçilik, İstanbul, Gerçek Yayınları, 1974.

Buhran Yıllarında İşi Çok Artan Bir İşletme Devlet Demiryolları, Demiryolları Dergisi Neşriyatından, alsancak Matbaası, 1942.

Bulutoğlu, Kenan: Türkiye'de Yabancı Sermaye, İstanbul, Gerçek Yayınevi, 1970.

Cillov, Halil: Yabancı Sermaye Yatırımları, İstanbul, Ticaret Odası Yayınları, 1965.

Conker, Orhan: Büyük Türkiye, Ankara, AKBA kitabevi, 1939.

"Cumhuriyet Devrinde Yaptığımız Demiryollarına Bir Bakış," Nafia Dergisi, Sayı 2 (Birinci Teşrin 1944), s. 36-38.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, İstanbul, Akbank Kültür Yayınları, 1980.

"Cumhuriyet Devrinin Son Beş Senesinde D.D. Yolları İşletme Şebekesinde Yapılan Tesisat ve Tevsiat,"

Demiryollar Dergisi, Sayı 164,165 (29 ilk teşrin 1938), s. 847-864.

C.H.P. Nizamnamesi ve Programı, Ankara, TBMM Matbaası, 1931.

C.H.P. On Beşinci Yıl kitabı, (t.y.), (y. y.).

Darkot, Besim: Türkiye İktisadi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1963

Demir, Vehbi: "Devlet Demiryollarında Sağlık İşleri," Demiryollar Dergisi, Sayı 164,165 (29 ilkteşrin 1938), s. 875-977.

Demiryolu Meslek Okulu Diploma Töreni, Ankara, Milli Eğitim Basımevi, 1945.

"Demiryollarımızın İktisadi Durumları ve Tarife Politikamızın Gür Verimleri," Demiryol Dergisi, Sayı 161 (Temmuz 1938) s. 699-709).

Derin, Harun: Türkiye'de Devletçilik, İstanbul, Çituri Biraderler Basımevi, 1940.

Devlet Demiryolları Yolcu Rehberleri, Demiryolu Matbaası, 1935.

Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını Eşya Tonlarını Koyun ve Sığır Sayılarını Gösteren Defterdir, (1938-1939, 1940-1941, 1946), Alsancak, Demiryolu Basımevi, 1940, 1941,1946.

Devlet Demiryolları'nın Durumu ve Karayolları Rekabeti, Ankara, Ulusoğlu Matbaası, 1968.

"Devlet Demiryolları Teşkilat Kanunlarının Geçirdiği Safhalara Bir Bakış," Demiryol Dergisi, Sayı 9 (Haziran 1952), s. 59-62.

Devlet İktisadi Teşekkülleri Hakkındaki Yayınlar Üzerine Bir Bibliyografya Denemesi, Ankara, 1966.

Duru, Orhan: Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1978.

Durukal, Hüsnü Sadık: "Yol Davamızın Mühim Bir Cephesi," Demiryollar Dergisi, Sayı 282-284 (Nisan-Haziran 1949).

Earle, Edward Mead : Bağdat Demiryolu Savaşı, (y.y.) , Milliyet yayınları, 1972.

_____, " Almanya'da Şarkı Karibe Karşı Uyanan Alaka, Almanların Döşediği Raylar," Demiryollar Mecmuası, Sayı 91-95 (Eylül 1932-33).

"Elazız Demiryolu İstasyonunun Açılış ve Yeni Kurulan demiryolları Üzerinde Bir Tetkik Seyahati," Demiryolları Mecmuası, Sayı 115 (Eylül 1934), s. 405-410.

Eldem, Vedat: Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.

Ergin, Osman: Türk Maarif Tarihi, C. III-IV , İstanbul, 1977.

Ergun, İsmet: Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, H.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 1985.

Ergun, Murat : Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları, Milli Demiryollarımızın Kısa Bir Tarihçesi, İstanbul, Ahenk Matbaası, 1966.

Erol, Mine: Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu, Ankara, Bilgi Basımevi, 1976.

Evren, Güngör:" Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi," Demiryolları Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979).

Germeyanlıgil, Habip: "İstanbul Tarife Konferansı," Demiryollar Dergisi, Sayı 282-284 (Nisan-Haziran 1949), s. 92, 93.

_____, "Teşkilat Kanunumuzun Yenilenmesi ve İktisadi Devlet Teşekkülü Olup Olmamak Davası," Demiryollar Dergisi, Sayı 288-290(Aralık 1949), s. 7-10.

Gözen, A.: " Demiryolu-Kamyon Rekabeti," Demiryollar Dergisi, Sayı 282-284 (Nisan-Haziran 1949).

Güngör, Sabahattin: " Mümkün Olduğu Kadar Az Seyahat," Demiryollar Dergisi, Sayı 215-217 (Son teşrin-Mart 1943).

Gürel, Ziya: Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Ankara, TTK Yayınları, 1989.

Heaton, Herbert: Avrupa İktisat Tarihi, Cev. Mehmet A. Kılıçbay-Osman Aydoğuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985.

Hikmet Sadi (Seren), İktisadi Türkiye, İstanbul, Ahmet Sait Matbaası, 1932,

Hüseyin Yakup: "Cumhuriyet Bayramının 10 uncu Yıl Dönümü Şenlikleri arasında Milli Demiryolculuğumuza Umumi Bir Bakış," Demiryolları Mecmuası, Sayı 104-105 (I. ve II. Teşrin 1933), s. 489-577.

İşıksaçan, Mustafa: Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, (Demiryol dergisinin 434 435 sayılarının ilavesidir). Ankara, 1963.

İlkin, Selim: "Chester Demiryolu Projesi," Bildiriler ve Tartışmalar, Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu (17-22 Mayıs 1981), Ankara, 1984.

_____, - Tekeli, İlhan: "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi," Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi. C. 10.

"İltisak Hatlarımız," Demiryolu Dergisi, Sayı 158 (Nisan 1938), s. 590-592.

İmat, Celalettin: "Cumhuriyette Sanayileşme," Demiryolları Mecmuası, Sayı 117 (29 I. Teşrin 1934), s. 567-569.

Kahya, Esin : " Türkiye'de ilk Demiryolları, " Belleten Sayı 202 (Nisan 1988).

Kalgay, Yakup: " Genç İstasyonunun İşletmeye Açılma Hazırlıkları Yapılırken," Demiryolları Dergisi, Sayı 265 (Kasım 1947), s. 16-21.

_____, "Köprüağzı-Maraş Şube Hattını da İşletmeye Açtık," Demiryollar Dergisi, Sayı 279-281 (Ocak, Mart 1949), s. 48,49.

Kandemir, Ferudun: Hatıraları ve Söyledikleri ile Rauf Orbay, İstanbul, Sinan Matbaası, 1965.

Kansu, Mazhar Müfit: Erzurumdan Ölümüne Kadar Atatürk'le Bereber, C. I., Ankara, T.T.K. Basımevi, 1988.

Kaynak, Muhteşem: "Demiryollarının Ekonomik Gelişmeye Etkileri 'Geleneksel' ve 'Nicelikli' Yaklaşımın Eleştirel İncelenmesi," Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, C. I. Sayı 1,2 (1985).

Kazgan, Gülten: " Demiryolları Karayolları Rekabeti; Etkenler, Sorunlar ve Sonuçları," Demiryolu Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979).

Keyder, Çağlar: Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923,1929), Ankara, Yurt Yayınları, 1982.

Kılıçbay, Ahmet: Türk Ekonomisi, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1991.

Koçak, Şükrü: "Ulaştırma Politikamız," Demiryollar Dergisi, Sayı 266 (Aralık 1947), s. 3-5.

Kozikoğlu, Sahir: " On Yıl İçinde Devlet Demiryollarının Trafik ve Gelir Durumunun Mukayesesi," Demiryollar Dergisi, Sayı 262,263 (Ağustos-Eylül 1947), s. 59-62.

_____, " Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri, " Demiryollar Dergisi, Sayı 272-274 (Haziran-Ağustos 1948), s. 42-43.

Kurmuş, Orhan: Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Ankara, Savaş Yayınları, 1982.

Kuruş, Birsay: İktisat Politikasının Resmi Belgeleri (Söylev, Demeç ve Yazılar), Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Maliye Enstitüsü Yayınları, 1963.

Kutlama Yüksek Komisyonu, Onuncu Yıl Rehberi, Ankara, Hakimiyeti Milliye Matbaası 1933.

Kuyucuklu, Yusuf : İktisadi Olaylar, İstanbul, 1982.

"Kütahya-Tavşanlı Hattının Küşat Resmi," Ayın Tarihi, Sayı 57-59 (Birincikanun-İkincikanunu Şubat 1928- 1929), s. 4247- 4251.

Mehmet Ferit: " Mecmuamız, Demiryollarımız, Büyük Bayramımız,"Demiryollar Mecmuası, Sayı 109-110 (Mart-Nisan 1934).

_____, " İktisadi Buhran ve Bizim Demiryollarımız," Demiryollar Mecmuası, Sayı 85 (Mart 1932),

Melzig, Herbert: İnönü Diyor ki, İstanbul, Ülkü Basımevi, 1944.

Mete, Muhlis: Münakalat, İstanbul, İ.Ü. Yayınları, 1938.

"Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı," Demiryollar Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesi, Alsancak Demiryollar Matbaası, 1944.

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti: 1930 Sanayi Kongresi Raporlar ve Zabıtlar, Ankara, 1930.

Mukbil (Umumi idare Mufettiſi),"ikinci On Sene ve Sanayi Programının Demiryollarına Etkisi," Demiryollar Mecmuası, Sayı 109,110 (Mart-Nisan 1934), s. 72-73

Nafia Vekaleti : Devlet Demiryollarını Alakalandıran Kanun ve Nizamnameler Mecmuası, Haydarpaſa, Demiryollar Matbaası, 1937.

_____, On senede Türkiye Nafıası 1923-1933, İstanbul, Matbaacılık ve Neſriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.

_____, Nafia Sergisi, Nafia Vekaleti Neſriyatı, 1944.

Nef, John U. : Sanayileſmenin Kùltür Temelleri, çev. Erol Gùngör, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, 1970.

(Mùhendis) Nezir: " Demiryollarımızda Nakil Ücretleri," Kadro Mecmuası, C. II , Sayı 18 (Haziran 1933).

Ochwald, William : "Hicaz Demiryolu Hikayesi," Tarih ve Toplum, Sayı 10 (Ekim 1984).

_____, Demiryolu Ekonomisi, Cev. H. Berkes, İstanbul,Ulus Basımevi, 1938.

Onur, Ahmet : Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953, İstanbul, K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, 1953.

Ökçün, Gùndüz: "1923 Yılında İzmir'de Toplanan Türkiye İktisat Kongresinde Kabul Edilen Esaslar," Siyasal Fakùltesi Dergisi, Sayı 1 (Mart 1968).

_____, Türkiye İktisat Kongresi 1923- İzmir Haberler-Belgeler Yorumlar, Ankara, A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1968.

_____, 1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1971.

Önder, Ahmet: Atatürk'ün Yurt Gezileri, Ankara, T.İ.Bankası Yayınları, 1975.

Öztürk, Kazım : Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları, İstanbul, Ak Yayınları, 1968.

Öztürk, Müşerref: "Demiryollarının İktisadi Ehemmiyeti," Demiryollar Dergisi, Sayı 215-217 (Son Kanun -Mart 1943), s. 25.

Özyüksel, Murat: Anadolu ve Bağdat Demiryolları, İstanbul, Arba Yayınları, 1988.

Paksüt, Emin: " Cenup Demiryolları," Demiryollar Dergisi, Sayı 270-271 (Nisan-Mayıs 1948), s. 3-7.

Pamuk, Şevket: Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, Gerçek Yayınevi, 1988.

Quataert, Donalt: Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi 1881-1908, Ankara, Yurt Yayınları, 1987.

Rohde, Hans: Asya İçin Mücadele ve Şark Meselesi, Cev. Bnb. Nihat, İstanbul, Askeri İstanbul Matbaası, 1932.

Sadri Etem, Türk İnkılabının Karakteri, İstanbul, Devlet Matbaası, 1933.

Sarç, Ömer Celal: "Atatürk Doneminde Türkiye Ekonomisi ve İktisat Politikaları," Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk, İstanbul, Eczacıbaşı Kültür Yayınları, 1983.

Selen, Hamit Sadı: Türkiye'de Nüfus Dağılışı, Doğu Ltd. Şirketi Matbaası , Ankara, 1957.

Selik, Mehmet: Türkiye'de Yabancı Özel Sermaye 1923-1960, Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Enstitüsü, 1961.

Sevgen, Nazmi, Celal Bayar Diyorki 1920-1950, İstanbul, 1951.

Sezginer, Mukbil: "Devlet Elinde Şark Demiryolları," Demiryollar Dergisi, Sayı 148 (Haziran 1937), s. 137,138.

_____, "Cumhuriyetin Başarılarından : Tarifelerde İnkılap," Demiryollar Dergisi, Sayı 128-129 (25 ilk teşrin 1035). s. 454-455.

_____, " İkinci On Sene ve Sanayi Programının Demiryollarına Tesiri," Demiryollar Mecmuası, Sayı 109-110 (Mart- Nisan 1934), s. 72-73.

Sirmen, Edip: "Devlet Demiryolları Atelyeleri," Demiryollar Dergisi, 275-278 (Eylül-Aralık 1948), s. 39-43.

Sonyel, R. Salahı: Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika, C. II, Ankara, T.T.K. Yayınları, 1991

Sönmez, Sabahattin: "Devlet Demiryollarının Sırtındaki Ağır Yük," Demiryollar Dergisi, Sayı 215,216,217 (Son Kanun-Mart).

Soysal, İsmail: Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları, Ankara, T.T.K. Basımevi, 1983

Şarkı Anadolu Demiryollarına Dair Mukavelename-i İbtidaiyye, Mukavelename-i Esasiye, Mukavelename-i Müzeyyele ve Şartname Layihaları ile Esbab-ı Mucibesi, Ankara, Yeni Gün Matbaası, 1339.

Şevket Süreyya, Cihan İktisadiyatında Türkiye, Ankara, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Neşriyatından, 1931.

Şimendiferin Kavuştuğu Gün Erzurum, İstanbul, Marifet Basımevi, 1939.

Şapolyo, Enver Behnan: Kemal Atatürk ve Milli Mücadele Tarihi, Ankara, Berkalp Kitabevi, 1944.

Tarım, Güzin - Çetinel Hasan : " I. Ulusal Demiryolu Kongresi-Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel Karşılaştırması ve Alınması Gerekli Önlemler," Demiryol Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979) s.6.

Tekeli, İlhan- İkin Selim: 1929 Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, O.T.Ü . Yayınları, 1977.

Tevfik Fazlı: "Türkiye Demiryolları Nasıl Çalışıyor," Demiryollar Mecmuası, Sayı 85 (Mart 1932).

Tezel, Zekai Yahya: " Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Cester Ayrıcalığı," A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Sayı 4 (Aralık 1970).

_____, Cumhuriyet Doneminin İktisadi Tarihi 1923-1950, Ankara, Yurt Yayınları, 1986.

Timur, Taner: Türk Devrimi ve Sonrası 1919-1946, Ankara (t.y.), s. 118.

Tor, Vedat Nedim: "Demiryolu Tarife Siyasetimizde İnkılap," Kadro Mecmuası, C. III, Sayı 32.

Tunaya, T. Zafer, Türkiye'de Siyasi Partiler 1859-1952, İstanbul, 1952.

Turan, Kemal: "Yeni Demiryollarımızın Büyük Hedefi," Ülkü Halkevleri Mecmuası, Sayı 3 (Nisan 1933).

Tümay, Oral: "Ulaştırma Alt Sistemlerinin Çevre Sorunlarıyla İle Güvenlik Açısından Karşılaştırılması ve Bu Açılardan Demiryollarının Faydaları- I. Ulusal Demiryolu Kongresi," Demiryol Dergisi, Sayı 636 (Ocak 1979), s. 7.

Tümertekin, Erol: İktisadi Coğrafya, İstanbul, İ.Ü. Yayınlar 1972.

_____, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, İ.Ü. Yayınları, 1976.

_____, Nüfus Artışı ve Münakale Coğrafyası Hakkında, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt 8. Sayı 15, 1965'den ayrı Basım.

Türk Ekonomisinin 50 Yılı, İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisinin 50. Yıl Armağanı, (1973).

"Türkiye Cumhuriyetinin Yaptığı Yeni Hatlardan Sivas-Erzurum Hattı," Nafia İşleri Mecmuası, Sayı 12 (Mayıs 1935), s. 79-35.

Türkiye 2. İktisat Kongresi IV Altyapı, Enerji Ulaştırma Komisyonu Tebligleri İzmir , 1981.

Türkiye İstatistik Yıllığı 1994,

Türkiye İstatistik Yıllığı 1950,

Türkiye İstatistik Yıllığı 1939-1940

Türkiye İstatistik Yıllığı, 1934-35,

Türkiye İstatistik Yıllığı, 1930,

Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, Başbakanlık D.İ.E. Matbaası, 1973.

Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 yıl, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1973.

Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'de Ulaşım, 1982.

Ulaştırma Ekonomisi Konferansı, Bayındırlık Bakanlığı Organizasyon Metot Müşavirliği Yayınları, 1968.

Ulaştırma ve Trafik Kazaları İstatistikleri 1987,

Umumi Emir, T.C.D.D. Yayınları, Haydarpaşa Demiryolları Matbaası, 1934.

Uran, Hilmi: Hatıralarım, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 1959.

Üğüt, Cemal: "Demiryol Tarifelerimize Ait Düşünceler," Demiryollar Dergisi, Sayı 269 (Mart 1948), s. 15-20.

Ülken, Yüksel: Atatürk ve İktisat, Ankara, İş Bankası Kültür Yayınları, 1984.

William, M. Acworth: Demiryollar Ekonomisi, Cev. Hüsamettin Berkes, İstanbul, Ulus Basımevi, 1938.

Yalman, Ahmet Emin: Yakın Tarihte Gordüklerim ve Geçirdiklerim, C.I, (1888-1918), İstanbul, Yenilik Basımevi, (t.y.).

_____, Yakın Tarihde Gordüklerim ve Geçirdiklerim, C. III, 1922-1944, İstanbul, Yenilik Basımevi, 1970.

Yaman, Kadri: Nafia Vekaletinin Teşkilat ve Vazife ve Selahiyetleri, İstanbul, Harp Akademisileri Basımevi, 1955.

Yamaner, Reşat : "Cumhuriyetin 25 nci yılında Devlet Demiryolları," Demiryollar Dergisi, Sayı 288-290 (Aralık 1949), s. 4-6.

Yaşa, Memduh, Devlet Borçları, İstanbul, 1971

"Yeni Bütçeye Girerken," Demiryollar Dergisi, Sayı 160 (1938), s. 691,692.

Yücel, Talip: " Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi," Türk Coğrafya Dergisi, (Sayı 20'den ayrı basım), İstanbul 1960.

Zengin, Servet: Türk Demiryolları, Ankara, 1959.

