

Atatürk Döneminde T.C. Devlet Demiryollarının Gelişimi

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'si'ne, 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerce inşa ettirilip işletilebilen, 356 km'si de Rusya'dan geri alınan topraklardan elde edilen toplam 4112 km demir yolu kalmıştır. Bunun 232 km'lik Erzurum-Sarıkamış demir yolu dar hat olduğu gibi, ülkenin büyük kısmı da (doğu, güneydoğu ve kıyı kesimler) demir yolu şebekesi dışında bulunmaktadır. Hatların % 67,5'i Alman, % 19,8'i Fransız, % 12,7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir.

Bununla birlikte, imtiyazlı demir yollarından bir kısmı Cumhuriyet'ten önce TBMM tarafından millileştirilmiştir. Millileştirilen demir yolları, Anadolu hattının 926 km'si ile Bağdat hattının 325 km'si ve İzmir - Kasaba hattının 223 km'sidir. Bunları yönetmek üzere de 18 Temmuz 1920'de Eskişehir'de *Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdürlüğü* kurulmuş, başına da Kurmay Albay Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir. Böylece Cumhuriyet'in kuruluşu sırasında fiilen yabancılara ait olup onlar tarafından işletilen hatların uzunluğu 2.352 km'ye düşmüş bulunmaktadır.

Cumhuriyet'in kuruluşundan hemen sonra hükümetler, bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demir yolu politikası belirleyip uygulamaya başlamışlardır. Mustafa Kemal Paşa'nın da "Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakikî ihtiyacına tamamen mutabıktır." ve "Türkiye Hükümetinin belirlediği projeler çerçevesinde kararlaştırılan zamanlar içinde, vatanın bütün bölgeleri çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan, bir demir kütle haline gelecektir. Demiryolları, memleketin tüfekten, toptan daha önemli bir güvenlik silahıdır (...)" şeklinde desteklediği bu politikanın iki ana prensibi, ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların devletleştirilmesi olmuştur.

Demiryolları açısından Cumhuriyet'in ilk on beş yılını, iki döneme ayırmak yerinde olacaktır. Birinci dönem 1923-1927 yılları arasını kapsamaktadır. Bu dönem, sınırlı yerel olanaklar ile demir yolu yapımı dönemi olarak görülebileceği gibi, aynı zamanda Millî Mücadele'nin yaralarının sarıldığı bir bakım-onarım dönemi olarak da görülebilir. Bu dönemde, savaş sırasında tahrip edilen hatların onarımı sağlanmış, yıkılan köprülerin yerine irili ufaklı demir köprüler inşa edilmiş, tünel duvarları sağlamlaştırılmış ve Haydarpaşa Garı tamir edilmiştir.

1927-1938 arası ikinci dönemde ise demir yollarının yapımı yerli ve yabancı müteahhitlere ihale edilmiş, yeni hatlar inşa edilmiş ve imtiyazlı şirketlerdeki hatların büyük kısmı millileştirilmiştir.

Millî hükümetin 1920'de devletleştirdiği hatları yönetmek üzere oluşturulduğu yukarıda belirtilen idare, Cumhuriyet döneminde 24 Nisan 1924 tarihli ve 506 sayılı kanunla *Devlet Demiryolları Müdürlüğü* adıyla, Nafia Vekâleti'ne bağlı bir müessese hâlinde yeniden teşkilatlandırılmıştır. Demiryollarının son bulunduğu sahil şehirlerindeki limanların da aynı teşkilat yönetimine bırakılması ve bunlardan yabancı şirketlere ait olanların demiryollarıyla birlikte devletleştirilmesi dolayısıyla 23 Mayıs 1927'de kabul edilen 1042 sayılı kanunla teşkilat, *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* adını almıştır. Teşkilat yine Nafia Vekâletine bağlıdır. 1929 yılına gelindiğinde, demiryollarına yönelik yeni bir idari reform göze çarpmaktadır. 30 Mayıs 1929 tarih ve 1483 sayılı kanuna göre, hâlihazırda mevcut, inşa edilen ya da ileride inşa edilecek devlet demiryollarını ve devlete ait binalarını işletmek, inşa etmek, gereken yerlerde dalgakıran ve basit liman tesisleri yapmak için Nafia Vekâletine bağlı bir umum müdürlükçe

yönetilecek ve tüzel kişiliğe sahip *Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü* kurulmuş ve merkez, Haydarpaşa'dan Ankara'ya nakledilmiştir.

Millileştirme, yeni demir yolları inşasıyla paralel olarak yürütülmüştür. Yukarıda belirtildiği gibi Cumhuriyetin kuruluşunda 4.112 km olan toplam demir yolları uzunluğu, yeni hatların yapımıyla 1926'da 4459 km'ye ulaşmıştır. Bu rakam, 1930'da 5.639 km'yi, 1935'de de 6.639 km'yi bulacaktır. Daha sonraki yıllarda bitirilen demir yollarının önemli kısmına da bu dönemde başlanmıştır.

Yabancı şirketlere ait demir yollarının millileştirilmesi, esas itibarıyla satın alma şeklinde yapılmıştır. Ancak hükûmetin malî imkânlarının yetersizliği dolayısıyla bu satın almalar, borçlanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yüzden Cumhuriyet Hükûmeti, henüz Osmanlı borçlarıyla ilgili Paris Nihaî Antlaşmasını imzalamadan (1933), dışa karşı bu millileştirmeler nedeniyle önemli sayılabilecek düzeyde borçlanmak durumunda kalmıştır. 1928-33 arasında devletleştirilen demir yolları, limanlar ve imtiyazlı kuruluşlar dolayısıyla Cumhuriyet hükûmetinin ödemeyi kabul ettiği tutarlar, Türkiye'nin o tarihlerdeki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur.

Yabancı şirketlere ait demir yolları satın alınırken, gerek hükûmet yetkilileri, gerekse dönemin basını, "*satın almalar yapılırken, ecnebi sermayesine yan gözle bakmak gibi bir hareketin asla olmadığı*" hususunu özellikle vurgulamışlardır. Böylesine bir dikkat, her ne kadar dönemin başat ekonomi politikası devletçilik olsa da, yabancı sermayeyi tamamen soğutmamaya yönelik bir tutumun da izlendiğinin ipuçlarını vermektedir.

Devlet tarafından inşa edilen demir yolları, daha çok iç kaynaklarla finanse edilmiştir. Bu finansmanda, normal bütçe gelirleri yani genellikle vergi gelirleri kullanıldığı gibi, özellikle uzun demir yolları için iç borçlanmalara da başvurulmuştur. Cumhuriyet hükûmetleri ilk istikraza, demir yolları nedeniyle girişmişlerdir. Cumhuriyet'in ilk uzun vadeli borçlanması, 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipasa-Diyarbakır hattı inşası için) istikrazı olmuş, bunu 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas (Sivas-Erzurum hattı inşası için) istikrazı izlemiştir.

Demir yolu şebekesinin gelişmesine paralel olarak işletme faaliyetleri de yoğunluk kazanmıştır. Demiryolları ile taşınan yolcu 1923 yılı için 1.9 milyondan ibaret iken, bu rakam 1925'te 3.6, 1930'da 5.4 ve 1935'te de 11.5 milyon olarak gerçekleşmiştir. Aynı süre içinde yolcu-km artışı daha yavaş olmuştur. Bu fark, banliyö trenleri yolcu artışının, uzak mesafe yolcu artışından daha hızlı olmasından ileri gelmektedir. İşletme faaliyeti yük taşıyıcılığında daha büyük olmuştur. Gerçekten de 1923'te 313 bin tondan ibaret olan yük taşımacılığı, 1925'te 791 bin, 1930'da 1.973 bin ve 1935'te de 3.099 bin tona yükselmiştir. Bu dönemde demir yolu donanımında da gelişme yaşanmıştır.

Bu dönem demir yolları ile ilgili olarak mutlaka değinilmesi gereken bir konu da iktidar partisi ile dönemin muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası arasındaki çekişmelerdir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında hükûmetlerin uygulamış oldukları demir yolu politikası toplumun çok önemli bir kesimi tarafından desteklenirken, az ama gür muhalif seslere de rastlanılmıştır. Bu muhalefet, *Serbest Cumhuriyet Fırkası*ndan (SCF) gelebildiği gibi, zaman zaman *Cumhuriyet Halk Fırkası* milletvekilleri arasından da çıkabilmiştir.

SCF'nin muhalif görüşleri; hedeflenen demir yolu politikasının çok miktarda kaynak gerektirdiği, buna karşın ortaya konan ödeneğin bunu karşılayamayacağı, hiçbir devletin bu politikadan dolayı Türkiye'ye kredi açmayacağı, açılrsa bile bir süre sonra aşırı borçlanılıp büyük bir yük altına girileceği yönündedir. Özellikle Düyun-u Umumiye talihsizliğini yaşayan bir neslin, bu yöndeki kaygılarını anlamak kolaydır. Bu görüşü ortaya atan fırka ileri gelenlerine göre, yapılması hedeflenen işler yapıp bitse bile o aşamaya gelene kadar "*Milletin eti dökülür ve geçen lokomotifler de*

kalmış kemiklerini ezerek, onların takırtısı üzerinden geçer.” idi.

Fethi Bey tarafından da dile getirilen bir başka eleştiri, *“Büyük işlerin masraflarını bu günkü nesle yüklemenin haksızlık olduğu”* yönündedir. Bu görüşe karşı İnönü, *“Türk milletinin, demir yolu yapımını bir gün bile geciktiren devlet adamına lanet okuyacağı”*nı söylemiştir.

SCF'nin muhalif olduğu bir başka olgu da demir yolu politikasının uygulanma şeklidir. Serbest Fırkacı politikacılar, demir yolu başta olmak üzere, devletin çeşitli işlere girerek her geçen gün daha fazla müdahaleci olduğunu savunmuşlardır. Ayrıca bu tür faaliyetleri, daha geniş ölçekte devletçilik uygulamasına meşruiyet kazandırmanın bir aracı olarak değerlendirmişlerdir. Devletin bu müdahalelerden kurtulmasının mümkün olduğunu söyleyen Serbest Fırkacı politikacılar, iki öneri getirmişlerdir: Devletin bütçe gelirleri ile yapılan demir yolu ve benzeri bayındırlık işlerini uzun vadeli borçlanmalarla yapması ve böylece borç yükünün yıllara bölüştürülmesi ya da demir yollarının yabancı şirketlere yaptırılmasıdır.

Başbakan İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihinde Sivas hattının açılış töreninde yapmış olduğu ünlü *“Sivas nutku”*, CHP-SCF arasında, demir yolları politikasına indirgenerek yapılan tartışmaların en önemlilerinden biridir. Bu konuşmaya yanıtı Fethi Bey, 7 Eylül'de İzmir'de Alsancak Stadi'nda yapmış olduğu konuşmada verecektir.

Ortaya atılan bu farklı görüşler karşısında, başta M. Kemal Paşa ve İsmet Paşa olmak üzere, demir yolu politikasının gerekliliğine inananlar, izlenen politikayı ödünsüz savunmuş, Serbest Fırka mensuplarının devletçi yaklaşıma olan muhalefetini, günün gereklerine ve koşullarına uygun bulmamışlardır. Ayrıca yaşanan dönemin, demir yolu gibi geniş ölçekli işlerin devlet tarafından yapılmasını zorunlu kıldığına altını çizmişlerdir.

Dönemin sonlarına doğru, demir yolu inşasında Türk müteşebbis ve mühendisleri kısa zamanda yabancıların yerini almıştır. Diğer taraftan aynı dönemde yabancı şirketlere ait demir yollarının millileştirilmesi ve işletmelerinin devlete devri faaliyeti de sürdürülmüştür. Yabancı şirketlerce işletilen hat uzunluğu, 1940'ta 434 km'ye düşmüştür. Bu miktar, aynı tarihte devletçe işletilmekte olan 6.947 km'lik yolun ancak % 6,2'sine karşılık gelmektedir. Yabancı demir yolları ve bunları tamamlayan limanların millileştirilmesinde kullanılan maddi kaynak, bu dönemde de uzun vadeli dış borçlar olmuştur. Başta demir yolları ve limanlar olmak üzere imparatorluktan kalma yabancı imtiyazlı şirketlerin borçlanma yoluyla devletleştirilmesi, II. Dünya Savaşı öncesinde dış borçlarımızın içinde en büyük payın bu kaynaktan olmasına neden olmuştur.

Bu dönemde kara yollarının dünyada gelişim göstermeye başlaması, dönemin kamuoyunda bir demir yolu-kara yolu karşılaştırması yapılmasına ortam hazırlamıştır. Bir devlet politikası olarak demir yollarından kara yollarına geçilmesi gerektiğini savunanlarla, her şeye rağmen demir yollarının kara yollarına göre üstünlüğünü gelecekte de sürdüreceğini düşünenlerin hem dönemin basınında hem de Meclis'te, görüşlerini dile getirdikleri görülmektedir.

Dönemin Açılan Hatları

Ankara - Kayseri - Sivas Hattı'nın yapımı konusunda Osmanlı Devletinin son dönemlerinde birtakım çalışmalar yapılmışsa da özellikle Rusların baskıları nedeniyle olumlu bir sonuç alınamamıştır. Osmanlı döneminde gerçekleştirilemeyen bu hattın yapımı, başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Millî Mücadele'nin önemli isimlerinin de içinde barındırdıkları özlemlerle birleşince, -özellikle de Millî Mücadele'nin başlangıcında Ankara'nın doğusunda demir yollarının olmaması nedeniyle yaşanan zorluklar aklı gelince- bu hattın açılması, cumhuriyet yöneticilerinin ilk hedefleri arasında yer alacaktır.

Hattın yapımı sırasında öncelikle askeri kaygılar güdülmüş ve direkt bir hatla iki şehrin bağlanması düşünülmüş iken, böyle yapılırsa Sivas'a kadar hiç bir önemli merkeze uğramaması dolayısıyla iktisadi bir fayda da sağlamayacağı gerekçesiyle hattın güzergâhı değiştirilmiş ve hat güneye yönelerek Kayseri'ye ulaşmıştır. Ankara-Kayseri arasında inşaatı tamamlanan 380 km'lik demir yolu hattının açılışı 29 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet Paşa'nın da katıldığı bir törenle yapılmıştır. Hat, 1 Şubat 1930'da Kayseri'den Şarkışla'ya ulaşmış, 30 Ağustos 1930'da da Sivas'a ulaşan hat, yine İsmet Paşa'nın katılımıyla, görkemli bir merasimle açılmıştır.

Yapım amacının, Ergani bakır madenlerinin ülke kullanımına sunulmak istenmesi nedeniyle, "bakır hattı" olarak da adlandırılan ve 0.75 m genişliğindeki *Fevzipaşa- Diyarbakır Hattı*'nin yapımı için kabul edilen 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı kanun, aynı zamanda demir yolları yapımı konusunda cumhuriyet döneminde kabul edilen ilk kanun olma özelliğini de taşımaktadır. Hattın inşasına 1925'te *Philip Holzman* şirketi tarafından başlanırsa da birtakım ekonomik ve askerî sakıncalar nedeniyle 24 Mart 1926'da hattın yapımı durdurulmuştur. Aynı tarihte kabul edilen 793 sayılı kanunla, normal genişlikte ve Ceyhan - Keller (Fevzipaşa) istasyonu arasındaki bir noktadan başlayarak Malatya-Ergani-Diyarbakır'a varacak yeni bir güzergâh tespit edilmiştir. Hattın yapımı, Nydquist-Holm (Nohab) adlı bir İsveç-Danimarka ortaklığına verilmiştir. Fakat şirket anlaşma şartlarını yerine getirmemiş ve Ağustos 1928'de sözleşme iptal edilmiştir. Şirketle aynı ay içerisinde yapılan yeni sözleşmeye göre şirkete sadece işin teknik kısımları bırakılmış, ödemelerin ise hükümet tarafından yapılması, hattın bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edilmesi kararlaştırılmıştır. Ağustos 1935'te, 421. km'deki Ergani madenine ulaşan hat, Kasım 1935'te Diyarbakır'a varmış, böylece 505 km'lik bu ana hat, hedefine ulaşmıştır. Arazi açısından Anadolu'nun en zorlu yerlerinden geçen, o döneme göre Anadolu'nun en büyük tünel ve köprülerinin bulunduğu bu hattın yapımı, hiç şüphesiz Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yöneticilerce büyük fedakârlıklarla başlanan demir yolu politikasının başarısını perçinleyen ve kamuoyunda bu konuda olumlu bir havanın esmesine neden olan bir gelişmedir.

Kayseri-Ulukışla Hattı'nin yapılış amacı, Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demir yolu ulaşımı sağlamak ve Kayseri ve Niğde gibi önemli üretim merkezlerinin ve bu merkezlerle ticaret yapan yörelerin gelişmesine katkıda bulunmaktır. Alman *Julius Berger* şirketine verilen hattın inşası için 17 Mart 1926 tarih ve 787 numaralı kanun ile 3 yılda harcanmak üzere 14 milyon Lira ödenek ayrılmışsa da hattın inşasına ancak Haziran 1928'de başlanılabilmektedir. Bir süre sonra şirketle yapılan sözleşme değiştirilmiş ve hattın Ulukışla'dan itibaren 125. km,den Boğazköprü'ye kadar olan bölümünün inşası Amerikan *Fox Brothers International Corporations* şirketine verilmiştir. Hattın tamamı, 2 Eylül 1933'te işletmeye açılmıştır. Üzerinde 535 m tünel bulunan 172 km uzunluğundaki bu hat, ülkede önemli derecede ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Örneğin hat yapılmadan Ankara-Adana arası; Eskişehir - Afyon - Konya - Ulukışla yoluyla 1.066 km iken bu hattın yapımı ile Ankara- Boğazköprü - Ulukışla yoluyla 397 km kısalarak 669 km'ye inmiştir. Böylece Çukurova'nın tarım ürünlerinin daha kısa yoldan ve daha ucuza ülke içlerine taşınma imkânı doğmuştur.

Kütahya- Tavşanlı- Balıkesir Hattı, Batı Anadolu'yu Ankara'ya bağlayacak kestirme bir yol olarak düşünülmüştür. 16 Nisan 1925 tarih ve 625 sayılı kanunla bu hat için 16 milyon lira ödenek verilmiştir. Bu hat inşa edilirken özellikle bölgenin kereste ve maden potansiyelinden yararlanılmak istenmiştir. Eylül 1925'te başlanan hattın Kütahya'dan itibaren 13,5 km'lik kısmı Türk müteahhitler tarafından yapıldıysa da bir süre sonra Türk müteahhitlerin finansman ve araç-gereç açısından yetersiz oldukları düşünülerek bu hat için en iyi teklifi veren Alman *Julius Berger Şirketi* ile 15 Haziran 1927'de anlaşma sağlanmıştır. Kütahya-Tavşanlı arasındaki 50 km'lik bölüm 1-Aralık 1928'de Nafia Vekili Recep (Peker) Beyin de katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştır. Hattın Balıkesir tarafı ile 26 Mart 1931'de birleşme sağlanmıştır. Hattın resmi açılışının 23 Nisan 1931'de yapılması gerekirken, tünellerin ve köprülerin sayıca çokluğu

yanında bazı tünellerin çökmesi ile açılış tam bir yıl gecikmiş ve hat, 23 Nisan 1932'de işletmeye açılmıştır. Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde 1 m'den 10 m'ye kadar çeşitli uzunluklarda 743 kagir köprü ve menfez, 20 m'den 40 m'ye kadar çeşitli uzunluklarda 21 demir köprü ile 2 viyadük vardır. Yine çeşitli uzunluklarda 37 tünel olup bunların toplam uzunluğu 6.010 m'yi bulmaktadır. Kütahya-Balıkesir hattı yapılmadan önce Balıkesir-Manisa-Afyon-Eskişehir güzergâhı ile Balıkesir-Ankara arası 954 km iken bu hattın açılışı ile hem güzergâh değişmiş hem de Balıkesir-Ankara demir yolu 362 km kısalarak 592 km'ye inmiştir. Böylece Batı Anadolu'yu başkente bağlayan bu demir yolu Türkiye'nin en önemli hatlarından biri olmuştur.

Sivas-Erzurum Hattı, Cumhuriyet yöneticilerinin önemli demir yolu hedeflerinden birisidir. 30 Eylül 1924'te Erzurum'da yaptığı bir konuşmada, *"Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya [Erzurum] kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum (...)"* diyen Mustafa Kemal Paşa tarafından da gerekli desteği alan hat, yukarıda da belirtildiği üzere 30 Ağustos 1930'da Sivas'a ulaşmıştır. Bu tarihten sonra özellikle dünya ekonomik bunalımının ülke ekonomisine olumsuz etkileri nedeniyle, bütçede bazı tasarruflara girişilmiş, 1933'ten itibaren çalışmalara tekrar başlanmıştır. 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 sayılı kanun ile Sivas-Erzurum ve Malatya'dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas-Erzurum hattı ile birleşecek demir yollarının yapımına izin verilmiştir. Kanuna göre 8 yılda bitirilmesi düşünülen hat için 80 milyon lira ödenek verilmiştir. Hat Sivas'tan başlayacak, Divriği-Kemah-Erzincan üzerinden Erzurum'a ulaşacaktır.

28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 sayılı kanunla, tümü Sivas-Erzurum hattı inşaatına tahsis edilmek ve yıllık faiz ve ikramiye tutarı % 7 olmak ve itibari kıymeti her yıl 10 milyon lirayı geçmemek üzere 20 şer yılda ödenmek şartıyla, azami 30 milyon liralık tahvil çıkarılmasına izin verilmiştir. Tahviller halktan büyük ilgi görmüş ve tamamı satılmıştır. Kasım 1935'te ve Kasım 1937'de de yeni tip tahviller piyasaya sürülmüştür.

Hattın güzergâhı, daha fazla stratejik yerlerden geçirilebilmek amacıyla bilinçli olarak uzatılmıştır. Hattın inşası için Fransız, Amerikan ve Alman inşaat şirketleri daha kanun çıkmadan talip olmuşlarsa da Nafia Vekâleti, önceden demir yolu inşaatlarında başarılı olan ve makine parkları ile sermayeleri bu işe yeterli olan Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamıştır. Bunlar arasında Abdurrahman Naci Bey (Demirağ) ve Mühürdarzade Nuri Bey de vardır. 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile yapılan ihale sonucunda Nafia Vekâleti ihale komisyonu, Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarını bu işi teknik ve mali yönden başaracak nitelikte bulmuştur. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu da, 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 no.lu kararı ile inşaatın Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarına verilmesini kabul etmiştir. Planlı ekonominin başladığı yıl yapılan bu sözleşme, ilk kez bir Türk şirketine bu denli büyük bir inşaatın verildiği sözleşme olması bakımından önemlidir.

İnşaata, Sivas Kongresinin yıl dönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlanmıştır. Tren, 8 Ekim 1938'de Erzincan'a varmıştır. 10 Aralık'ta da ilk tren bu hat üzerinde işlemeye başlamıştır. Uzunluğu 548 km olan hattın güzergâhının Gürek (Cürek), Divriği, Pingen, Atma gibi önemli boğazlardan ve Fırat, Çaltı, Karasu gibi çok taşkın sulardan geçmesi nedeniyle, gerek hattın etütleri sırasında ve gerekse inşaat sırasında çok büyük zorluklar atlatılmış ve ölümle sonuçlanan olaylar da yaşanmıştır. Buna rağmen şirket, hattı 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye, 6 Eylül 1939'da da Erzurum'a ulaştırmayı başarmış ve inşaatı, sözleşmede belirtilen süreden 16 ay önce bitirerek teslim etmiştir. Sivas-Erzurum hattının tamamının açılışı ise 20 Ekim 1939'da yapılmıştır. Sivas-Erzurum demir yolunda tünellerin sayısı 131'dir. İçlerinde 1076, 1330, 720, 930 m uzunluğunda olanlar ile birlikte bu tünellerin hepsi 26.885 m uzunluğundadır.

Samsun-Sivas Hattı'nın yapımına Fransız *Regie de Generale* tarafından 1911'de başlanmışsa da I. Dünya Savaşının başlaması inşaata engel olmuş, hükümet de imtiyazı iptal etmiştir. Hattın sürekli ve esaslı bir şekilde inşası ve işletilmesi cumhuriyet dönemine kalmıştır. Samsun-Sivas demir yolları inşası kanunu 23 Mart 1924 tarih ve 449 sayılı kanunla kabul edilmiştir. Hattın 370 km olarak yapılması ve Sivas'a 100 km kala Ankara-Sivas hattı ile birleşmesi planlanmışken, Ankara-Sivas hattının güzergâhı Kayseri'yi içine alacak şekilde değişikliğe uğrayınca, bu hattın güzergâhı da değişmiştir. Hat, 30 Eylül 1931'de tamamlanabilmiştir. Hattın, 372 km'lik uzunluğuna oranla 7 yıl gibi çok uzun bir zaman diliminde tamamlanmasının en önemli nedeni, Çamlıbel ve Karadağ gibi iki önemli yükseltiden ve yüksek boğazlardan geçmiş olmasıdır. Öyle ki boğazların toplam uzunluğu 180 km'yi bulmaktadır. Özellikle Samsun-Havza arasında tabiatla adeta mücadele edilmiş ve 20 tünel açılarak Havza'ya gelinebilmiştir.

Samsun-Sahil Hattı, Cumhuriyet döneminde inşasına başlanan ilk dar hattır. İmtiyazı Samsun eşrafından Nemlizadeler'e verilen hattın uzunluğu 39.5 km'dir. Reiscumhur Mustafa Kemal Paşa, bizzat katıldığı hattın açılışı sırasında, 21 Eylül 1924'te yaptığı konuşmada şunları söylemiştir: *"Vatandaşlarımızın millî bir sermaye ile memlekette demir yolu inşa etmek teşebbüsü, izaha muhtaç olmayan birçok nokta-i nazarlardan fevkalade mühimdir. Böyle millî teşebbüslerin Hükûmet-i Cumhuriyetimiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefharetle karşılanmakta olduğu suhuletle tahmin edilebilir (...)"* Hattın inşaatı Ağustos 1926'da tamamlanmıştır.

Malatya-Çetinkaya Hattı'nın yapılış amacı, Fevzipaşa'dan başlayıp, Malatya-Ergani güzergâhını takip ederek Diyarbakır a ulaşacak demir yolu ile yapılacak olan Sivas-Erzurum demir yolunu birbirine bağlayarak, ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlamaktır. Hattın yapımı, 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile karara bağlanmıştır. Kanuna göre, Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas-Erzurum hattı ile Divriği yakınlarında birleşecekti. Hattın inşası, Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933'te yapılan ihale ile Mühürdarzade Nuri Bey ve Ortakları'na verilmiştir. İnşasına Cumhuriyet'in 10. yıldönümü olan 29 Ekim 1933'te başlanmış, hattın tamamı 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştır. 140 km uzunluğundaki bu hatta toplam uzunluğu 3000 metreyi bulan 15 tünel vardır. Bu hattın inşası ile ülkenin doğusu ile güney doğusu arasında bir bağ kurulduğu gibi, yine ülkenin doğusu Akdeniz'e bağlanmış ve İstanbul-Diyarbakır arası 208 km kısalmıştır.

Diyarbakır-İran-Irak Hattı, Cumhuriyet Hükümetlerinin demir yolu politikalarındaki hedeflerinden birisi olan "sınırlara ulaşmak" hedefini gerçekleştirmeyi amaçlayan bir girişimdir. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış, fakat iktisadi yetersizlikten dolayı demir yolunun sınıra kadar ulaştırılmasına devam edilememiştir. Bu nedenle, 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla, demir yollarının Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demir yoluna gerekli tesisatın yapılması için toplam 50 milyon liralık ödenek verilmiştir. Diyarbakır-Irak sınırı yaklaşık 324 km, Diyarbakır-Iran sınırı ise 520 km olacaktır. Hattın inşasına, Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır.

"Kömür yolu" da denilen *Irmak - Filyos ve Filyos-Ereğli Hatlarının* yapılmasındaki en önemli amaç Zonguldak kömür havzasını önce başkente, sonra da tüm ülkeye bağlamak ve bu madenin getirilerinden ülkenin yararlanmasını sağlamaktır. Millî Mücadele'de kısıtlı da olsa yararlanılan demir yollarındaki en önemli sıkıntının, yakıt sıkıntısı olduğu bir gerçektir. Kömürle çalışan lokomotiflerin ihtiyacının karşılanamaması, bölgenin kömür kaynaklarından yol sıkıntısı nedeniyle yararlanılamaması, çoğu kez yakıt olarak odunun kullanılması, hatta vagonların yakılarak ilerlendiği durumların yaşanması gibi olaylara yakinen şahit olan Cumhuriyet yöneticileri, 26 Ocak 1925 tarih ve 548 sayılı kanunla bölgeye bir dar hat için ilk adımı atmışlar, daha sonra 12 Aralık 1925 tarih ve 692 sayılı kanunla, bunu normal

hatta dönüştürmüşlerdir. Verilen ödenek, 40 milyon liradır. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı için de anlaşılan *Nydquist Holm* şirketine inşaatı verilen hat üzerinde birkaç kez güzergâh ve boyut değişikliğine gidilmiştir. 12 Kasım 1935'te, 390 km uzunluğundaki Irmak-Filyos hattı işletmeye açılmıştır. Hat üzerinde 27 istasyon, 1368 adet menfez ve köprü ile toplam uzunluğu 8.800 m olan 8 tünel vardır.

Bu arada, Irmak-Filyos hattının Filyos'ta kalması ve kömür üretiminin sürekli artmasından dolayı, taşıma ihtiyacının gerektiği gibi yapılabilmesi için Filyos'tan Ereğli'ye kadar bir hattın yapılması gerekmiştir. 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanunla, Filyos istasyonundan başlayarak Zonguldak yoluyla, sahili takiben Ereğli'ye varacak ve 6 yılda bitirilecek normal genişlikle bir demir yolu inşası için 20 milyon ödenek verilmiştir. Hat, Türk müteahhitlere ihale edilmiştir. Yapımı çok zorlu ve km başına en pahalı hatlardan biri olan hat, 1 Ekim 1937'de işletmeye açılmıştır.

Bozanönü-Isparta Hattı, gül ve halısı ile meşhur olan Isparta'yı Antalya ve İzmir gibi ihraç limanları ile İç Anadolu'ya bağlama amacı gütmüştür. 13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı kanun ile, Isparta'dan başlayarak, Aydın demir yolunun Kaleönü ile Baladiz İstasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın demir yolu ile birleşecek bir demir yolu yapılması uygun görülmüştür. İki senede bitirilmesi düşünülen bu hattın inşasına harcanmak üzere 360 bin lira ödenek verilmiştir. Hat, 26 Mart 1936'da İsmet İnönü tarafından işletmeye açılmıştır. Böylece Isparta, 13 km'lik çok kısa bir demir yolu ile ülkedeki demir yolu şebekesine bağlanmıştır.

Yolçatı-Elazığ Hattı, Elazığ'ı da demir yolları ağına bağlamak için düşünülmüştür. Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ a yaklaşınca, girişimde bulunulmuş, 1 Nisan 1933 tarih ve 2135 sayılı kanunla Fevzipaşa-Ergani hattı üzerinde bulunan bir noktadan başlayarak Elazığ'da bitmek ve 1 yılda tamamlanmak üzere 600 bin lira ödenek verilmiştir. Fevzipaşa-Diyarbakır demir yolunun 344. km'sindeki Yolçatı İstasyonundan Elazığ'a kadar 24 km uzunluğundaki hat 11 Ağustos 1934'te yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır.

Demir Yollarında Millîleştirmeler

Cumhuriyetin ilk yıllarında demir yolları konusunda gerçekleştirilen millîleştirmelerin ilki, Anadolu-Bağdat demir yolları ile başlamıştır. 1888'den itibaren, Almanlar'ın Osmanlı toprakları üzerinde demir yolları faaliyetlerine ilgi göstermelerinin bir sonucu olarak 1889'da kurulan Anadolu Demiryolları Şirketinden kalan ve 1. Dünya Savaşı nedeniyle, Bağdat'a kadar ulaşamayıp yarım kalan, Millî Mücadele'de bir kısmı TBMM Hükûmeti tarafından millîleştirilen Anadolu-Bağdat hattının hisselerinin bir kısmının İngiliz sermayedarlara geçtiğinin Ankara'da duyulmuş olması, hattın satın alınmasını gündeme getirmiştir. Millî Mücadele sonrasının genel havası içinde böyle bir hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı Meclis'te kızgınlık yaratmıştır. Anadolu'daki demir yolu sisteminin belkemiğini teşkil eden bu hattın, İngilizlerle Musul meselesinin henüz çözülmediği bir dönemde, İngiliz sermayesinin denetimine bırakılmayacağı görüşünden hareket edilerek, hattın mutlaka satın alınması gerektiği ileri sürülmüştür. Sonuçta, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla, Haydarpaşa-Ankara, Eskisehir-Konya ve Arifiye - Adapazarı İle Haydarpaşa liman ve rıhtımının satın alınmasına izin verilmiştir.

1892'de işletmeye açılmış olan Mudanya-Bursa Hattı'nı işleten şirket, Ocak 1930'da Nafia Vekâleti'ne başvurarak, zor durumda olduklarını ve faaliyetlerinin durma noktasına geldiğini belirtmiş ve hattı hükûmete satmak istemiştir. Bölgenin tarımsal anlamda önemini göz önünde bulunduran hükümet, hattın devralınarak Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından işletilmesini kararlaştırmış ve 31 Aralık 1930'da teslim alınan hat, Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlanmıştır. 30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı kanunla da Mudanya Bursa

Demiryolu T.A.Ş., 50 bin liraya satın alınacaktır. Nafia Vekili Hilmi Bey (Uran) ile şirket adına mühendis Laherre arasında yapılan sözleşmeye göre şirket, 18 Şubat 1890 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile sahip olduğu her türlü menkul ve gayrimenkulü 1 II. Kanun 1931 tarihinden itibaren hükümete devredecektir.

İzmir-Kasaba Hattı, cumhuriyetin ilk yıllarında sürekli zarar eden bir hattır ve bu zararı, Cumhuriyet öncesi yapılan kilometre garantili anlaşmalar nedeniyle hükümet yüklenmektedir. Bu duruma bir çözüm bulmak amacıyla önce şirketle 1 Ocak 1927'den başlamak ve altı yıl geçerli olmak üzere bir intibak sözleşmesi yapılmıştır. Bu sözleşmede, devletin satın alma hakkı saklı kalmak kaydıyla altı yılın bitmesinden sonraki bir yıl içinde yeni bir sözleşme yapılacaktır. Eğer sözleşme yapılmazsa hatların yeni iktisadi şartlara uygun hale getirilmesi hakem kararına bırakılacaktı. 6 yıllık sözleşmenin bitiminden sonra başlayan görüşmelerde şirket, şartları daha ağır bir sözleşme yapmak isteyince anlaşma sağlanamamıştır. Şirketin bu tutumunun nedeni, hatta hiç bir iyileştirme yapmadan işletmeye devam etmek istemesindedir. Bunun üzerine Nafia Vekâleti 30 Ocak 1934 tarihinde satın alma hakkının kullanılmasını hükümete teklif etmiş, hükümet de satın alma isteğini şirkete 27 Şubat 1934'te bildirmiştir. Görüşmeler yaklaşık 2,5 ay sürmüş ve 703 km'lik bu hattın teslimine karşılık, şirkete 162 milyon franklık % 7.5 faizli bir istikraz tahvili verilmesi karşılığında, 31 Mayıs 1934'te satın alma sözleşmesi imzalanmıştır.

İzmir-Aydın Hattı'nın satın alınması, 1933 yılına kadar gündeme gelmemiştir. Fakat bu tarihte, Afyon-Antalya hattının yapılmaya başlanmasıyla birlikte, bu hattın İzmir-Aydın demir yolu şirketi ile temas ettiği noktalar olmuş, bu da ilgili şirketle Hükümet arasında anlaşmazlıklar doğurmuştur. Görüşmeler sonucunda şirket, hattı Türk hükümetine satmaya karar vermiştir. Görüşmeler sonucunda % 7,5 faizle ve bedeli 40 yılda ödenmek üzere 1.825.840 İngiliz lirasında anlaşılmış ve bu rakamlar üzerinden 1 Mayıs 1935'te sözleşme imzalanmıştır.

Ülkedeki faaliyeti, Sultan Abdülaziz dönemine, dönemin Nafia Nazırı Davut Paşa ile Baron Hirsch arasında 1869'da yapılan sözleşmeye dayanan Şark Demiryolları şirketi de Cumhuriyet döneminin millileştirilen şirketleri arasındadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında şirketle yapılan adaptasyon anlaşmaları ve çeşitli görüşmeler bir süre daha şirketin faaliyetlerini sürdürmesine ortam hazırladıysa da şirket hakkında artan şikâyetler, bu işletmenin de satın alınması gündeme gelmiştir. Hükümetin satın alma kararı şirkete bildirildiğinde şirket önceleri bunu kabule yanaşmamışsa da yapılan görüşmeler sonucunda, satın alma sözleşmesi 25 Aralık 1936'da imzalanmıştır. 28 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla, 20 yılda ödenmek üzere, 20.760.000 İsviçre Frangı karşılığında şirket, Nafia Vekâletince satın alınmıştır. Böylece ülkedeki son yabancı demir yolu şirketinin faaliyeti de sona ermiştir.

Efdal AS

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, Tarih; 13.2.1929 Sayı: 7671 Dosya: 152-35 Fon Kodu: 30.8.1.2 Yer No: 2.15..21. (Kayseri-Ulukışla yolunun güzergâhının tayini.)

BCA, Tarih: 17.6.1931 Sayı: 11320 Dosya: 152-40 Fon Kodu: 30.18.1.2 Yer No: 21,43-20. (Ulukışla-Boğaz köprü hattının 126-175 km'leri İnşaatının Fox Brothers Şirketine verilmesi.

BCA, Tarih: 67.1932 Sayı: 13072 Dosya: 152-46 Fon Kodu: 30.-18.1.2 Yer No: 29-50..9. (Ulukışla-Boğazköprü hattının

noksan kalan kısmının Türk Amerikan Şirketine ihale edilmesi.)

BCA, Tarih: 10.6.1934 Dosya: 15246 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 151.71..9. (Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatları, demir yolu inşaatının Nohab Şirketi tarafından yaptırılması.)

BCA, Tarih: 16.3.1927 Sayı: 4902 Dosya: Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 23.17.4. (Aydın Demiryolları Şirketince, Afyon-Dinar-Antalya hattının inşası için adı geçen şirketle müzakereye girişilmesine izin verilmesi)

BCA, Tarih: 12/4/1937 Sayı: 2/6371 Dosya: 152-77 Fon Kodu: 30.18.1.2 Yer No: 73.29..6. (Irak hududuna uzatılacak Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ilk 65 km'lik kısmı için gelecek yıla geçici sözleşme yapılması)

Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi

Ankara Üniversitesi, T.İ.T.E. Arşivi, Kutu No: 169, Gömlek No: 17, Belge No: 17-1001 ve 17-3001.

Resmî Yayınlar

Düstur

3. Tertip (C.8, s. 572; C.10, s. 1544; C.7, s. 696; C.7, s. 667; C.6, s. 96; C.15, s. 625; C.5,s.740; C.14, ss.975-976; C.7, s. 134; C.12, s. 528; C.18, s. 520; C. 5, ss.1126-1128; C.14, s. 457; C.18, s. 1417).

TBMM Kavanin Mecmuası

(C.3, s.287; C. 2, s. 286; C. 4 s. 536; C.12 S.347; C.5, s. 15; C.7, s. 924-926).

Resmî Gazete

(6 Nisan 1926, S. 341; 29 Mart 1926, S.334; 23 Nisan 1925, S. 553; 20 I. Kanun 1925, S.245; 4 Nisan 1933, S.2370.

Sürelî Yayınlar

Bayındırlık İşleri Dergisi

Y.5, S.5, I. Teşrin 1938, s. 58.

Y.4, S.7, I. Kanun 1937, s. 85.

Cumhuriyet

(30 Ağustos 1930; 12 Ağustos 1930; 5 I. Teşrin 1930; 31 Ağustos 1930; 9 Eylül 1929).

Demiryollar Mecmuası

(C. 8, S. 81, II. Teşrin 1931, s. 674; C.5, S.47, II. Kanun 1928, s. 84).

Demiryollar Dergisi

C.13, S. 153, II. Teşrin 1937, s.370-371.

C.13, S. 157, Mart 1938, s.544-545.

C.14, S. 164-165, 29 I. Teşrin 1938, s. 926-927.

Ulus

(29 Aralık 1937; 7 Ağustos 1935, 8 Kasım 1935, 11 İl. Teşrin 1935, 21 Ekim 1939; 2 Mayıs 1935).

İnceleme Yapıtlar

ALİ SÜREYYA, "Demiryolu Siyasetimiz", **Ülkü**, Şubat 1933, C 1, S 1, s. 53-59.

ARI, Kemal, "Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşanın Samsun Gezisi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Temmuz 1991, S.21, s. 609-622.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Araştırma Merkezi Yay, Ankara 2006, s. 636.

BAŞAR, Ahmet Hamdi, **Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye**, Ankara İktisadi Ticari İlimler Akademisi Yay, Ankara 1981,s .11-12.

DİE Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, Ankara 1973, Yayın No: 683, s. 407.

KALGAY, H. Yakup, "Samsun Sivas'a Bağlandı", **Demiryollar Mecmuası**, C. 8, S.88,1 Haziran 1932, s. 226-227.

KALGAY, H. Yakup, "Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması", **Demiryollar Mecmuası**, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.267-268.

KALGAY, H. Yakup, "Cumhuriyetin XVII. Yılında Diyarbakır-Irak Hattında İnşaat

Faaliyeti", **Demiryollar Dergisi**, C 16, S 187-188, I.Teşrin 1940, s.279.

KURUÇ, Bilsay, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, Bilgi Yay., Ankara 1987, s. 21.

KURUÇ, Bilsay, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası**, C 2, Ankara 1988, s.326-327.

"On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri", **Demiryollar Dergisi**, C.11, Mart 1935-Şubat 1936, s.415.

YAŞA, Memduh, **Devlet Borçları**, İl. Baskı, İstanbul 1971, s. 70.

YAVUZ, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", **IX- Türk Tarih Kongresi**, 21-25 Eylül 1981, Kongreye sunulan bildiriler, C III, s. 1638-1645.

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

21/11/2024 tarihinde

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-t-c-devlet-demiryollarinin-gelisimi/?pdf=3819> adresinden erişilmiştir