

Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

**Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti
Devlet Demiryolları Tarihi**

Ali Osman AKALAN

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı İçin Öngördüğü
DOKTORA TEZİ
Olarak Hazırlanmıştır

ANKARA 2010

Hacettepe Üniversitesi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

**Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti
Devlet Demiryolları Tarihi**

Ali Osman AKALAN

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı İçin Öngördüğü
DOKTORA TEZİ
Olarak Hazırlanmıştır

ANKARA 2010

Doktora Tezi olarak sunduğum
“Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi”
adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma
başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada
gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir
ve onurumla doğrularım.

. .2010

Ali Osman AKALAN

H.Ü.
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

İşbu çalışma, jürimiz tarafından Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim
Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan :

Üye :

Üye :

Üye :

Üye :

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.../.../.....

Prof. Dr. Mustafa Yılmaz
Enstitü Müdürü

ÖZET

Tez çalışmasının giriş bölümünde dünyada demir yollarının gelişmesine ilişkin tarihsel süreç verilerek çalışmanın birinci bölümün'de Ulaştırmanın tarifi yapılmış ve demiryolunun bir ulaştırma vasıtası olarak ortaya çıkışı anlatılmıştır. Osmanlı'ya demiryollarının girişi, İngiltere, Fransa ve Almanya'nın takip ettikleri siyaset bağlamında demiryolu yapımı aşamasındaki faaliyetleri ve hedefleri ortaya konulduktan sonra konu irdelenmeye başlanmıştır. Daha sonra sırasıyla İzmir- Aydın Demiryolu, İzmir- Kasaba (Turgutlu) Demiryolu, Rumeli Demiryolu, Hicaz Demiryolu ve Anadolu – Bağdat Demiryolu hatları ele alınarak yazılmıştır.

İkinci bölümde ise Milli Mücadele 'nin durumu incelenmiştir. Bu bölümde sırası ile Türk demiryollarının genel durumu, demiryollarında çalışan müslüman olmayan personelin durumu, kurtuluş savaşında demiryollarının mali durumu, işletmeye müdahaleler ve yakıt sorunu, Ankara'daki idare merkezinin Konya'ya taşınması, dil problemi, hatlarla ilgili çalışmalar ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise Cumhuriyet Dönemi Demiryolları'nın durumu incelenerek öncelikle devlet eliyle yapılan Ankara - Sivas Hattı, Samsun-Sivas Hattı, Kütahya Balıkesir Hattı, Kayseri-Ulukışla Hattı (Kardeşgediği-Boğazköprü Hattı), Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı, Irmak - Filyos Hattı, Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı, Yolçatı-Elazığ Hattı, Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı, Bozanönü-Isparta Hattı, Sivas - Erzurum Hattı, Malatya-Çetinkaya Hattı, Samsun-Çarşamba (Sahil) Hattı, Diyarbakır-Kurtalan Hattı, Elazığ-Genç Hattı, Köprüağzı-Maraş Hattı, Narlı-Antep-Karkamış Hattı, Selçuk-Çamlık Varyantı, Hadımköy-Kurukavak Varyantı, Tavşanlı-Tunçbilek Şube Hattı, Malatya-İstasyon Hattı, Erzurum-Hasankale Hattı ele alınarak detaylı bir biçimde incelenmiştir.

Dördüncü bölümde ise Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalan yabancı şirketlerin işlettiği hatları satın alınması konusu üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda sırası ile İzmir-Aydın Hattı'nın satın alınması, İzmir-Kasaba ve Temdidi hattının satın

alınması, Şark Demiryolları'nın satın alınması, Mudanya-Bursa hattının satın alınması, Samsun-Çarşamba Demiryolunun satın alınması, Ilica-Palamutluk Demiryolunun satın alınması, Anadolu ve Mersin-Adana Demiryolları hattının satın alınması, Bağdat Demiryollarının satın detaylı bir biçimde irdelenmiştir. Bölüm sonunda sonra 1950 li yıllarda demiryollarının mevcut durumu rakamlarla anlatılarak bölüm izah edilmeye çalışılmıştır.

Beşinci bölümde ise 1950 Yılından sonra demiryolları tarihine bakılmıştır. Bu bölümde öncelikle Demokrat Parti dönemi ele alınmıştır. Bu bölümde açılan Narlı-Antep-Karkamış Hattı, Genç-Muş Hattı yazılmış, daha sonrada Sivas Cer Atölyesi, Adapazarı Vagon Atölyesi, 1950-1960 Yılları Arasında Demiryollarının Durumu irdelenmiştir. Bu bölümde son olarak 1960 yılından günümüze demiryolları tarihi yazılmıştır. Altıncı bölümde ise günümüzde hızlı tren de dahil olmak üzere TCDD'nin çeken, çekilen araçlar ve mevcut yapısı, fabrikalar, limanlar feribot işletmeciliği incelenerek sonuç bölümünde genel bir değerlendirmeye yer verilmiştir.

ABSTRACT

Introduction of thesis study focuses on the historical perspective of railway system in the world. Then, in the first chapter of it is tried to define What the transportation is and How the railway line became a part of transportation. After that, the arrival of railway system to the Ottoman Empire and The policies of Britain, France and Germany in the construction of the system on the Ottoman lands, their targets are analysed. Then, İzmir-Aydın Railway, İzmir-Kasaba (Turgutlu)Railway, Rumelia Railway, Hicaz Railway and Anatolia-Baghdad Railway is evaluated.

The conditions of the railway lines during the Turkish National Struggle is the main subject of the second chapter. In this part it is tried to investigate the general conditions of Turkish Railway system and then the position of the non Muslim employees, The financial position of the system, the intervation to establishment and the fuel problem, the transportation of central Office from Ankara to Kayseri, The Language Problem and the Works on the lines is explained.

In the third chapter the position of the railway system constructed by the state in the Republican era is evaluated. First of all , Ankara-Sivas line, Samsun-Sivasline, Kütahya-Balikesir line, Kayseri- Ulukışla line (Kardeşgediği-Boğazköprü line),Fevzipaşa- Diyarbakırline, Irmak-Filyos line, Filyos-Zonguldak-Kozlu line, Yolçatı-Elazığ line,Afyon-Karakuyu and Baladız-Burdur line, Bozanönü-Isparta line, Sivas-Erzurum line, Malatya-Çetinkaya line,Samsun-Çarşamba(sahil) line, Diyarbakır-Kurtalan line, Elazığ-Genç line, Köprağzı-Maraş line, Narlı-Antep-Karkamış line, Selçuk-Çamlık Variant, Tavşanlı-Tunçbilek connecting line, Malatya-İstasyon line, Erzurum-Hasankale line is investigated.

In the fourth chapter the nationalization of the railwaylines operated by foreign companies is analysed. In this manner, the lines between İzmir-Aydın,İzmir-Kasaba and Temdidi line, Eastern railways, Ilıca-Palamutluk, Anatolia and Mersin-Adana Railways, Bagdad railway is evaluated

The fifth chapter focuses on the historical perspective of Turkish railway system after 1950. So, especially the developments occurred during the Democratic Party period is the main subject of this chapter. In this context, the Narlı-Antep-Karkamış line, Genç-Muş line is discussed, then Sivas Cer factory, Adapazarı vagon factory is examined. Then, The situation of the Turkish Railway system between 1950-1960 is evaluated. Later, the developments after that time till today is tried to stated. in the last chapter, the current situation of railway system in Türkiye is stated. The high speed train, hauling stock, locomotive, factories, seaports, ferry management, is evaluated. After all, a general evaluation of Turkish railway system took part in the conclusion.

İÇİNDEKİLER

| | |
|--|-----------|
| GİRİŞ | 1 |
| I. BÖLÜM | 11 |
| A. DEMİRYOLLARININ OSMANLI DEVLETİNE GİRİŞİ | 11 |
| B. OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE YAPILAN HATLAR | 13 |
| 1. İzmir-Aydın Demiryolu | 13 |
| 2. İzmir-Kasaba (Turgutlu) Temdidi Demiryolları | 15 |
| 3. Rumeli Demiryolu..... | 16 |
| 4. Hicaz Demiryolu | 23 |
| 5. Anadolu – Bağdat Demiryolu | 29 |
| C. DEMİRYOLLARININ OSMANLI DEVLETİNE ASKERİ- EKONOMİK VE TOPLUMSAL ETKİLERİ | 41 |
| | |
| II. BÖLÜM | 46 |
| MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI | 46 |
| 1. Milli Mücadele Döneminde Demiryolları | 46 |
| 2. Türk Demiryolu Tarihinin Başlaması | 51 |
| a. Türk Demiryollarının Durumu | 51 |
| b. Müslüman Olmayan Personelin Durumu | 57 |
| c. Kurtuluş Savaşında Demiryollarının Mali Durumu | 62 |
| d- İşletmeye Müdahaleler ve Yakıt Sorunu | 64 |
| e- Ankara'daki İdare Merkezinin Konya'ya Taşınması | 67 |
| f- Dil Problemi | 73 |
| g-Milli Mücadele Döneminde Mali Durum | 79 |
| h-Hatlarla İlgili Çalışmalar | 90 |

| | |
|--|------------|
| III. BÖLÜM | 96 |
| A. CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARI | 96 |
| B. CUMHURİYET DÖNEMİ DEVLET ELİYLE YAPILAN HATLAR | 122 |
| 1. Ankara - Sivas Hattı | 122 |
| 2.Samsun-Sivas Hattı | 126 |
| 3.Kütahya Balıkesir Hattı..... | 130 |
| 4. Kayseri-Ulukışla Hattı (Kardeşgediği-Boğazköprü Hattı)..... | 133 |
| 5. Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı | 136 |
| 6. Irmak - Filyos Hattı..... | 140 |
| 7. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı | 144 |
| 8.Yolçatı-Elazığ Hattı | 147 |
| 9. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı..... | 148 |
| 10.Bozanönü-Isparta Hattı | 151 |
| 11. Sivas - Erzurum Hattı:..... | 152 |
| 12. Malatya-Çetinkaya Hattı | 159 |
| 13.Samsun-Çarşamba (Sahil) Hattı | 161 |
| 14. Diyarbakır-Kurtalan Hattı | 163 |
| 15. Elazığ-Genç Hattı..... | 166 |
| 16. Köprüağzı-Maraş Hattı..... | 169 |
| 17.Narlı-Antep-Karkamış Hattı..... | 169 |
| 18. Selçuk-Çamlık Varyantı..... | 170 |
| 19.Hadımköy-Kurukavak Varyantı..... | 171 |
| 20.Tavşanlı-Tunçbilek Şube Hattı | 171 |
| 21.Malatya-İstasyon Hattı | 171 |
| 22.Erzurum-Hasankale Hattı..... | 171 |

| | |
|---|------------|
| IV: BÖLÜM..... | 176 |
| A. Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçerisinde Kalan Yabancı Şirketlerin Elindeki Hatları Satın Alınması..... | 176 |
| B. Millileştirilen Hatlar | 180 |
| 1. İzmir-Aydın Hattı'nın Satın Alınması | 180 |
| 2. İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattının Satın Alınması..... | 183 |
| 3. Şark Demiryolları'nın Satın Alınması | 187 |
| 4. Mudanya-Bursa Hattının Satın Alınması | 192 |
| 5. Samsun-Çarşamba Demiryolunun Satın Alınması | 193 |
| 6. Ilica-Palamutluk Demiryolunun Satın Alınması | 194 |
| 7. Anadolu ve Mersin-Adana Demiryolları Hattının Satın Alınması | 195 |
| 8. Bağdat Demiryollarının Satın Alınması..... | 198 |
| C. 1950'li Yıllarda TCDD 'nin Durumu | 202 |
| 1. Hukuki Yapısı | 203 |
| 2. Personel Durumu..... | 204 |
| 3. Hat Durumu..... | 207 |
| 4. Cer Durumu | 209 |
| a. Çeken Araçlar..... | 209 |
| b. Çekilen Araçlar | 211 |
| 5. Yolcu Sayısı | 215 |
| 6. Yolcu Geliri..... | 217 |
| 7. Yük Geliri | 218 |
| V. BÖLÜM..... | 221 |
| 1950 YILINDAN SONRA DEMİRYOLLARI | 221 |
| 1. Demokrat Parti Dönemi Demiryolları | 224 |
| 2. Bu Dönemde Açılan Hatlar | 229 |

| | |
|---|------------|
| a. Narlı-Antep-Karkamış Hattı..... | 229 |
| b. Genç-Muş Hattı..... | 231 |
| 3. Sivas Cer Atölyesi..... | 233 |
| 4. Adapazarı Vagon Atölyesi | 235 |
| 5. 1950-1960 Yılları Arasında Demiryollarının Durumu | 237 |
| a. Hat Uzunluğu | 237 |
| b. Çeken Araçlar..... | 237 |
| c. Çekilen Araçlar..... | 238 |
| d. Personel Durumu | 239 |
| 6. 1960 Yılından Sonra Demiryolları | 241 |
| | |
| VI BÖLÜM: | 258 |
| A. TCDD'NİN MEVCUT DURUMU | 258 |
| 1. İşletmenin Amaç ve Görevleri | 251 |
| B. TCDD'NİN PERSONEL VE ORGANİZASYON YAPISI | 260 |
| 1. Personel Durumu | 260 |
| 2. TCDD Organizasyon Yapısı | 262 |
| 3. Karar Organı..... | 264 |
| 4. Yürütme Organı | 265 |
| 5. Hukuk Müşavirliği | 265 |
| 6. Teftiş Kurulu | 265 |
| 7- Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi..... | 266 |
| 8- Bilgi İşlem Dairesi | 266 |
| 9- Basın Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği..... | 266 |
| C. Mevcut Demiryolu Hatlarının (Yollarının) Durumu | 267 |
| 1. Demiryollarında Kurp Yarıçapı , Eğimin ve Dingil Basıncının Durumu | 272 |
| 2. Demiryollarında Travers ve Rayların Durumu | 273 |

| | |
|--|------------|
| D. MEVCUT DEMİRYOLU CER DURUMU | 274 |
| 1.Çeken Çekilen Araçlar | 275 |
| 2.Yolcu ve Yük Vagonları | 280 |
| 3.Yolcu Taşımacılığı | 282 |
| 4.Yük Taşımacılığı | 283 |
| E. MALİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI'NIN TCDD'DEKİ YERİ VE TEŞKİLATI..... | 285 |
| 1. Mali İşler Dairesinin Tarihçesi..... | 286 |
| 2. Mali İşler Dairesinin Görevleri | 288 |
| 3.İşletmenin Mali Durumu | 290 |
| F. TESİSLER..... | 291 |
| G. TCDD'da Fabrikalar | 292 |
| 1. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAS) Genel Müdürlüğü .. | 293 |
| 2. Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAS) Genel Müdürlüğü..... | 297 |
| 3.Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş. (TUDEMSAŞ) Genel Müdürlüğü | 300 |
| 4. Ankara Demiryolu Fabrikası..... | 301 |
| 5.Sivas Afyon Beton Travers Fabrikası (Genel) | 302 |
| 6.- Sivas Beton Travers Fabrikası | 302 |
| 7. Afyon Beton Travers Fabrikası | 303 |
| 8.Behiçbey Ray Kaynak ve Yol Makinaları Onarım Fabrikası | 303 |
| 9. Çankırı Makas Fabrikası | 303 |
| H. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI LİMANLARI | 304 |
| 1. İskenderun Limanı | 306 |
| 2. Mersin Limanı | 307 |
| 3. İzmir (Alsancak) Limanı : | 309 |
| 4. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı..... | 311 |
| 5. Derince Limanı..... | 312 |

| | |
|---|------------|
| 6. Samsun Limanı | 313 |
| 7. Bandırma Limanı | 315 |
| I. FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ..... | 317 |
| 1-Van Gölü Feribot İşletmeciliği | 317 |
| 2- Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği | 318 |
| İ. YÜKSEK HIZLI TREN İŞLETMECİLİĞİ | 319 |
| SONUÇ..... | 325 |
| BİBLİYOGRAFYA | 329 |
| EKLER..... | 353 |

ÖNSÖZ

“Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi” adlı doktora tez çalışmamızın amacı; Ulaştırma alt sistemleri arasında çok önemli bir rol oynayan demiryollarının tarihini yazmak, bu tarihi süreci yazarken de Dünyada demiryolları bu kadar ileri durumda iken Türkiye’de yıllarca neden ihmal edildiği ve bu ihmalden dolayı ülkemizin neler kaybettiğini incelemektir.

İnsan, var olduğundan bu yana tekerleğin icadı ile başlayarak buharlı lokomotiflerle noktaladığı hayatın bir vazgeçilmezi olan ulaşım alanında önemli bir mesafe kat etmiştir. Bu mesafede de demiryolları her zaman büyük bir önem taşımıştır. Avrupa devletlerinin bu sektörde kat ettiği mesafe karşısında Osmanlı Devletinin ne gibi bir süreçten geçtiğine bakıldığında yabancı sermayenin demiryolları yapımında başrolü oynadığı görülecektir. Bir taraftan, devletin menfaatlerine değil şirketlerin kendi çıkarlarına uygun olarak yapılırsa da, demiryolları Osmanlı Devletinin sosyal, ekonomik, askeri ve toplumsal yaşantısında kaçınılmaz bir biçimde etkili olmuştur.

I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşında demiryollarının durumu, özellikle kurtuluş savaşı döneminde demiryolcuların verdiği büyük mücadele, demiryollarının ve demiryolcuların milli mücadeleye verdiği büyük destek anlatılarak Demiryolları Genel Müdürü Behiç Bey’in bu çok zor savaş şartlarında kurumda yaptıkları anlatılmıştır. Milli Mücadele döneminde yakıt sorunu, hatların çok kötü durumda olması, kalifiye elaman yokluğu, büyük maddi sıkıntılar içerisinde demiryolcuların milli mücadeleye sonuna kadar verdikleri destek ve sağladıkları büyük fayda detaylı şekilde anlatılmıştır.

Milli Mücadeleden sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti ulaştırma alt sistemi olarak demiryolları politikasını benimsemişlerdir. Bu politikayı iki temel noktada uygulamışlardır. Bu noktalardan birisi ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda yeni hatlar yapmaktır. Devletin bu hatları yaparken de politikası ülkeyi baştan başa

demirağlarla örmektir. İkinci temel nokta ise yabancı sermayenin elinde olan hatların devletleştirilerek ülkenin menfaatları doğrultusunda işletilmesidir.1950 yılına kadar demiryolları altın çağını yaşamış ve gerçekten ülke baştan başa demirağlarla örülmüştür.

1950 yılı ile birlikte Demokrat Parti iktidara gelmiş, Türkiye'nin ulaştırma politikası demiryollarından karayollarına dönmüştür. Türkiye özellikle Marshall yardımından sonra iki kutuplu dünyada Rusya'nın karşısında Amerika Birleşik Devletlerine yönelmiştir. Bu yönelme ile birlikte ulaştırma alt sistemi tamamen karayollarına kaymış ve bundan sonra bütün yatırımlar karayoluna yapılarak demiryolları atıl duruma düşürülmeye çalışılmıştır. Bu durum demiryollarını geriye itmiş ve bir daha istenilen düzeye gelememiştir.

1960 yılından 2000 li yıllara kadar demiryolları her geçen gün daha kötü duruma düşmüş, dünya demiryollarında saatte 350 km saat hızlı tren işletmeciliği yaparken yük taşımacılığının çok büyük bir oranını demiryolları ile taşırken, ülkemizde halen yolcu ve yük taşımacılığı % 10'nun altındadır. 2009 yılı ile birlikte Ankara-Eskişehir arası hızlı tren işletmeciliği başlamış ama hala ülkede demiryolları çok geridedir.

Bu çalışmada arşiv çalışması olarak Osmanlı Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyeti Arşivi, Milli Kütüphane, ODTÜ Kütüphanesi, Bilkent Kütüphanesi, Türk İnkılap Enstitüsü Kütüphanesi, Demiryolları Kütüphanesinden faydalanılmıştır. Ayrıca doktora çalışmamızda çok önemli yer tutan demiryolları yönetim kurulu kararları ve 1 Mart 1925 yılında yayın hayatına başlayan Demiryolları Mecmuası, Demiryolları Dergisi, Demiryol Dergisi vb. buna benzer isimlerle çıkan ve dönemine göre bilimsel bir nitelik taşıyan nadide eserler olan bu dergiler incelenmiştir. Son olarak ta Demiryollarında çok önemli bir şahsiyet olan Sayın Behiç ERKİN bey'in notları ve günlükleri Ankara Üniversitesi D.T.C.F. Kütüphanesinden temin edilerek incelenmiştir.

Bu tez ile ilgili iki isime özel teşekkür etmem gerekmektedir. Gerek yüksek lisans tezimde gerekse doktora tezimde danışmanlığımı yapan Hocam Prof. Dr.

Mustafa YILMAZ'a minnettarım. Ayrıca yüksek lisans tezimde ve doktora tezimde, çok yardımcı olan Doç.Dr.Yonca ANZERLİOĞLU'na çok teşekkür ederim.

Ayrıca bu çalışmanın başından sonuna kadar yardımlarını esirgemeyen hocalarım Prof.Dr.Temuçin Faik Ertan'a, Prof. Dr. Vedat BİLGİN'e, Doç.Dr. Yusuf SARINAY'a , ve Doç. Dr.,Yasemin DOĞANER'e, çok teşekkür ederim. Hayatımın her noktasında etkisi olan,yokluğunu her an hissettiğim hocam Prof. Dr. M.Cihat ÖZÖNDER'i buradan rahmetle anmak istiyorum. Her zaman yanımda olan dostum Talip GEYLAN'a Kardeşim Fatih Taha AKALAN'a, Eşime ve Kızıma teşekkür ederim. Ayrıca bu süreçte yardımlarını gördüğüm Enstitü Sekreteri Ercivan CAN ve Figen Sevim YÜKSEK hanımlara da teşekkür ederim. Ayrıca demiryollarında tezimle ilgili bana yardımcı olan bütün demiryolu severlere teşekkürü bir borç bilirim.

KISALTMALAR

| | |
|---------|---|
| A. | : Arşivi |
| A.B.D. | : Amerika Birleşik Devletleri |
| a.g.e. | : Adı Geçen Eser |
| a.g.m. | : Adı Geçen Makale |
| A.Ş. | : Anonim Şirketi |
| ATASE | : Askeri Tarih ve Stratejik Etüd |
| B. | : Belge No |
| BCA | : Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi |
| Bkz. | : Bakınız |
| C: | : Cilt |
| C.H.P. | : Cumhuriyet Halk Partisi |
| Çev. | : Çeviren |
| D. | : Dosya No |
| D.P. | : Demokrat Parti |
| G | : Gömlek No |
| Haz. | : Hazırlayan |
| Km | : Kilometre |
| K. | : Kutu No |
| K.İ.T. | : Kamu İktisadi Teşebbüsleri |
| No.(Nu) | : Numara |
| S. | : Sayı |
| s. | : Sayfa |
| S.C.F. | : Serbest Cumhuriyet Fırkası |
| TBMM | : Türkiye Büyük Millet Meclisi |
| TCDD | : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları |
| TİH | : Türk İstiklal Harbi |
| TİTE | : Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü |
| TTK | : Türk Tarih Kurumu |

| | |
|------|-------------------------------|
| v.b. | : ve buna benzer |
| v.d. | : ve diğerleri |
| Y. | : Yer no |
| Y.Y. | : Yüz Yıl |
| Yay. | : Yayını, Yayınları, Yayınevi |

GİRİŞ

DÜNYADA DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI

Birçok bilim adamı; medeniyeti, genel anlamıyla ulaştırma çerçevesinde değerlendirmişlerdir. Uygarlık kavramı ile öncelikle demiryolu, daha sonrada karayolu ve diğer ulaşım vasıtaları arasında bir birliktelik ve paralellik vardır. Tarihi süreci incelediğimizde; Akdeniz kıyılarında kurulmuş olan Eti, Mısır, Fenike, Lidya, Yunan, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu gibi devletler en parlak dönemlerini, ticaret ve savaş amacıyla geliştirilmiş karayolu şebekesine ve bunu tamamlayan deniz filolarına dayanarak yükseltmiş olduğunu görürüz. Ulaştırma vasıta ve yollarının zaman içerisinde gelişerek şekil ve yön değiştirmelerine karşılık; ulaştırma medeniyet göstergesi olarak birinci planda gelen rol ve önemini sürekli arttırmıştır¹.

Ulaştırma sektörünün hatta birçok alanın en önemli keşfi, tekerleğin bulunmasıdır. Tekerlek teknik bir terimin ilk sembolüdür. Sırtta, başta ve kolda taşıma ulaştırma dünyasının ilk basamaklarıdır. Tekerlekli ulaşım, “hız” kavramı anlam kazanmıştır. Demiryolları, Havayolları, Denizyolları, Karayolları hepsinde tekerleğin önemi büyüktür. Tekerlek bugünkü halini alabilmesi için bir çok aşama geçirmiştir. Ulaşım araçları medeniyetin esaslarını teşkil etmekte olup adeta bir milletin medeniyet seviyesinin sembolü olmuştur².

Bugün yaşadığımız medeniyet kolay oluşmamıştır. Yeni icat olunan her şeye karşı itirazlarda bulunulması, medeniyetin getirdiği sonuçlardan birisidir. Medeniyeti oluşturan bilimler ve bilim adamları her dönem cahillerin saldırılarına uğramışlardır³. Bütün bu olumsuzluklara rağmen süreç devam etmiş, önemli buluşlar insanların

¹ Reşat Yamaner, “Cumhuriyetin 26. Yılında Devlet Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi**,C:23, Sayı: 288-290, Aralık-1949,s.4.

² Yakup Kalgay, “Teker Nasıl Doğdu”, **Demiryolları Dergisi**, C:23, Sayı: 288-290, Aralık-1949,s. 75-76.

³ Yakup Kalgay, “Demiryolları Tarihinden Bir Kaç Yaprak”, **Demiryolları Dergisi**, C:21, Sayı: 254, Aralık-1947,s.1.

hayatlarında derin ve köklü değişikliklere yol açmış ve açmaya da devam etmektedir. İnsanlığın doğuşu ile beraber, iktisadi ihtiyaçlar ve savaşlar ile tabii afet, işgal ve istila gibi çeşitli sebepler insanları isteyerek veya istemeyerek başka bölgelere göç etmeye zorlamıştır. Bu göçler, ilk zamanlar yürüyerek veya hayvanlardan istifade edilerek yapılmıştır. Daha sonra hayvanlara binmek yerine onları koşmak yani hayvanlara binmek, araba ile seyahat etmek devri başlamıştır. Bu işin uzun sürmesi doğrudan doğruya tekerleğin icadıyla bağlantılı olmasıdır⁴.

Tekerleğin icadından sonraki önemli gelişmelerden birisi de 14. Yüzyılda gemilerde pusula kullanılmaya başlanmasıdır. Bununla birlikte; o zamana kadar sahilleri ve yıldızları takip ederek yön tayin eden gemiciler, uzak denizlere açılmaya başlamışlardır. Bu sayede, Amerika kıtası gibi birçok yer keşfedilmiş, yeni keşifler ise yeni oluşum ve gelişmelere neden olmuştur.

Ulaşım, ekonomik faaliyetlerinde bir parçasıdır. Üretim süreci için de bir evredir. Üretilen mal tüketicisinin eline ulaşmadıkça ekonomik açıdan üretim tamamlanmış sayılmaz. Bunun tamamlanması ulaştırma ile mümkündür. Ulaştırma, insanların mal ve hizmetlerinin özel veya ekonomik nedenlerle yer değiştirmesini ifade eder. Ulaştırmanın ekonomik işlevide kapalı ekonomiden Pazar ekonomisine dönüşümünü sağlamasıdır. Ulaştırma maliyetleri düştükçe kapalı bir ekonominin Pazar ekonomisine geçme derecesi de paralel olarak yükselir. Pazar ekonomisi, iş bölümünü ve verimliliği artırır⁵.

Ulaştırma ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerin kilit ögesi niteliğinde bir sistemdir. Bu sebepten dolayı bir ülkenin kalkınması ve ekonominin gelişmesi, ancak sağlıklı bir ulaştırma sistemiyle gerçekleşebilir. Bir ulaştırma sisteminden beklenen, hem en iyi biçimde hizmet sunması hemde sistemi en ucuz şekilde oluşturulmasıdır. Belirtilen bağlamda ulaştırma sisteminin etkinliği ve uygunluğu demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, suyolu ve boru hattı gibi ulaştırma türünde belirli koşullarda teknik ve ekonomik açıdan etkin biçimde hizmet sunabilir.

⁴ Cemal Üner, "Ulaştırmanın Önemi ve Ulaştırma Vasıtaları", **Demiryolları Dergisi**, C:9, Sayı: 424-425, Mayıs-Haziran 1961, s. 15.

⁵ Vedat Bilgin ve Diğerleri, **Demiryollarının Modernizasyonu, Yeni Bir Gelişme Stratejisi**, Demiryol İş Yayınları, Ankara, 1996, s.53.

Her ulaştırma türünün uygun olduğu yerde kullanılması, bir bütün olarak uygun bir ulaştırma sisteminin oluşmasını sađlayabilir⁶.

Ulaştırmanın, ülkelerin sosyal, kültürel ve iktisadi kalkınmalarında, kaynakların verimli şekilde değerlendirilmesinde, kalkınmanın dengeli oluşmasında büyük yeri vardır. Bir ülkenin modernleşmesi, o ülkenin sahip olduğu ulaşım imkanları ile çok yakın ilişki içindedir. Ulaşım, sadece ekonomik gelişme ya da kalkınmayı doğrudan etkileyen bir unsur değil bunun yanında siyasal organizasyonun yönetme kapasitesinin güç ve derinliğinin belirlenmesinde temel öneme sahiptir. Sanayi öncesi toplumlarda ulaşım, insanoğlunun tecrübelerinden elde ettiği araçlar ile yapılmaktaydı. Bu araçlar, uzun asırlar boyunca büyük değişimlere uğramadan toplumlarının birbirleriyle iletişim kurmalarına hizmet etti. Bu müspet hizmetin yanında tarih bize ulaşım imkanlarının aynı zamanda emperyal güçlerin hedeflerini gerçekleştirmelerinde ne mühim bir rol oynadığını göstermektedir.

Tarım çağının, medeniyet kuşağı içindeki (Kuzey Yarımküre’de Çin’den Türkistan’a ve oradan İran-Anadolu-Mezopotamya üzerinden Akdeniz’e uzanan kuşak) en önemli istikameti İpek Yolu idi. İpek Yolu uzun asırlar dünya ticaretinin atardamarı oldu. Aynı zamanda kültürlerde bir yerden başka bir yere İpek Yolu’nun üzerinden taşındı. XV. Yüzyılın sonlarında başlayan Keşifler Çağı’nda İpek Yolu ve onun büyük limanı olarak düşünölebilecek Akdeniz merkezi önemini kaybetti. Atlantik Okyanusu ekonomik faaliyetler için en canlı yer haline geldi. Bu dönemde büyük miktarlarda yürütölen kıtalar arası ticaret Avrupa’ya refahın kapılarını açtı.

Ulaştırma, kendi içinde önemli olduğu kadar hizmet alanı ve bir ekonomik faaliyet olması bakımından da turizm, ticaret ve sanayi kesimlerinin itici gücüdür. Savaş durumunda da ise ulaştırmanın etkisi çok fazladır. Kuvvetli bir ulaştırma sistemi ve ulaştırma alt yapısı, savaşta, ülkelerin gücünü artıran önemli bir faktördür. İlerde göreceğimiz gibi Osmanlı Devleti; ulaştırma alt yapısı zayıf olduğu ve bu alt yapının sistemini kendi çıkarları doğrultusunda oluşturamadığı için, hem I.Dünya Savaşı’nda hem de Kurtuluş Savaşında büyük sıkıntılar çekilmiştir.

⁶ Güngör Evren, “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız” **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17 Aralık 1997, İstanbul,s.19.

Ulaştırmadaki öncelikli amaçlarından birisi de devamlı kendini yenileyerek, çağa ayak uydurmak, maliyeti olabildiğince düşürerek emniyet faktörünü artırmaktır. Gelişmiş ülkeler ulaştırma alt yapısını tamamlamışlardır. Maliyetleri düşüren, konfor ve güvenliği ön planda tutan, süratli ve zamandan tasarrufu sağlayan ulaşımı yakalayabilmişlerdir⁷.

XVIII. Yüzyılda, önce İngiltere sonra Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkelerinde başlayan sanayileşmenin en önemli sonuçlarından biri, kara taşımacılığında çok büyük miktarlarda mal taşımaya imkan veren trenin icadı oldu. Hem Kuzey Amerika hem de Avrupa XIX. Yüzyıl içinde bir baştan bir başa demiryolu ağlarıyla kaplandı. Böylelikle sanayileşen ülkeler yeni pazarlara demiryolları sayesinde açıldı. Demiryolları bu çağda sermayenin yoğunlaşmasını ifade ediyordu. Sanayileşen ülkelerde demiryolları özel girişimle döşenmiş ve uluslar arası sermaye ile dünyaya ulaşmıştır. Sanayileşemeyen ülkelerde ise demiryolu yapımını devlet üstlendi. 19. Yüzyıla kadar malların deniz ve nehir ulaşımı dışında taşınması mümkün değildi. Bu yüzden kurulan devletler hep suyollarının çevresinde olmuştur. Demiryolları ile birlikte ise uygarlıklar sudan çok uzak bölgelere taşındı. Demiryolları dünyanın dört bir yanına mal ve hizmet arzını çok hızlı bir şekilde artırdı ve dengeledi⁸.

19 Yüzyılda çağdaşlık, demiryollarıyla ve demiryolları aksamıyla güç kazandı. Buhar ve demir 19. Yüzyılın ilk yarısına damgasını vurdu. Demir ve çelik her türlü ulaşım alanını kuşattı. Sanayileşmesini erken sağlayan ülkelerde demiryolu ekonomik gelişmeyi simgeledi. Büyük sermaye gerektiren demiryolu, sermaye birikimi sonucunu oluşturdu. Öte yandan demiryolları geniş bir iş imkanları oluşturarak, yoğun emek kullanımını sağladı. Bu ülkelerde ulusal pazarı pekiştiren ve ulus devleti simgeleyen demiryolu oldu⁹.

⁷ Ali Osman Akalan, “Cumhuriyet’ten Günümüze Ulaştırma”, **Kök Stratejik Araştırmalar Dergisi**, C.:II., Sayı: I., (Bahar-2000), Ankara, s.99.

⁸ Zafer Toprak, “Demiryolu, Devlet ve Modernite”, **Demiryolu Tren Çağı**, Yapı Kredi Yayınları, Mart-2003, İstanbul s.10-11.

⁹ Toprak, **a.g.m.**, s.11-12.

Peki bu kadar önemli işlevi olan olan ulaşım aracı demiryolu nedir? Demiryolu, Lokomotif,¹⁰ vagon gibi demir tekerlekli taşıtların yürüdüğü paralel iki ray döşenerek yapılan bir tür yol, tren yolu¹¹. Diğer bir tanım ise lokomotiflerin vagonları çekmek suretiyle her türlü taşımanın yapıldığı, iki paralel ray dizisinden oluşan yola demiryolu denmektedir¹². Demiryolunun oluşması yol ile makinanın uzun zaman birbirinden ayrı fakat birbirine paralel bir gelişme süreci takip ettikten sonra, her ikisinin bir arada kullanılması fikrinin doğmasıyla mümkün olmuştur. Bugün demiryolu denince aklımıza; bütün güzergah boyunca birbirine paralel iki çelik ray ile bunun üzerinde hareket eden vagon ve lokomotif denilen diğer iki vasitanın bütünü anlaşılır.

Ray ve vagon, çok daha önce kullanılmasına rağmen; bir buhar makinesi olan lokomotif daha geç ortaya çıkmıştır. Fransa ve Amerika'da daha önce birçok buhar makineleri yapılmış ve caddelerde yürütülmüştür. Ama bugünkü manadaki lokomotifin yapılabilmesi Fransız Mac Seguin'in borulu kazanları icat etmesiyle gerçekleşmiştir¹³.

Yine George Stephenson'un icat ettiği bir buhar lokomotifi ile demiryolları, tarihin gidişinde önemli değişimlere yol açmıştır¹⁴. Lokomotifi yaparak tarihteki yerini alan Stephenson, daha sekiz yaşında iken çalışmaya başlamış; makineye kuvvet veren islimi elde etmek için kazanların altında ateşin yanmasına bakmak işi ona verilmiş ve iki sene içerisinde makine ile ilgili olan her şeyi öğrenmiştir¹⁵.

¹⁰ Bu Dönemde Lokomotif Çok Önemlidir.Fransa Harbiye Nazırı Delkase “Bir Lokomotif Bir Tümandır” Demiştir.**Türkiye Demiryolları Türk Milli Müdafaasının Belkemiği**, Demiryolları Dergisi,C:12, Temmuz 1936, Sayı:137,s.241.

¹¹ **Türkçe Sözlük**, Türk Dil Kurumu Yayınları,Türk Tarih Kurumu Basımevi, C.:I., Ankara, 1998,s.353.

¹² Ömer Kamil Günçan, **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği, Demiryollarımızın Dünü-Bugünü Ve Yarını Hakkında Bir Yorum**, Ankara,1992,s.7.

¹³ Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, Kara Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Askeri Basımevi, 1953, s.5.

¹⁴ **Cumhuriyet Rejimi Altında Demiryol Politikasının Kaydettiği Gelişmeler**, Demiryolları Dergisi,C:21,Ağustos-Eylül 1947, Sayı:262-3,s.35.

¹⁵ Hilmi Keçeci, “İlk Lokomotifi Yapan George Stephenson” **Demiryolları Dergisi**, C.:21, Sayı: 248-250, Ekim-Aralık 1945,s. 9. Suavi Aydın, “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”,**Kekibeç**, s.11,Ankara,2001,s.49.

Bugün demiryolu dediğimiz ulaşım aracının ilk önemli icadı, lokomotifin icadından başka bir şey değildir. Çünkü demiryolunun diğer unsurları daha önceden biliniyordu. Daha 16. Yüzyıl ‘dan beri İngiltere ve Fransada maden nakliyatını kolaylaştırmak için vagonetlerin altına tahta raylar döşenirdi. Demirden yapılmış ilk ray, 1767’de İngiltere’de üretilmiştir. Bu raylar üzerinde madenleri limanlara kadar indirmek için, birbiri arkasına bağlanmış basit yapılı vagonetler atlarla çekilirdi. Bu, bugünkü tren ve vagonların atası sayılır. 1767’de Watt tarafından buhar makinesi keşfedildikten sonra tekerlekler üzerinde kendi kendine hareket ettirebilecek bir buhar makinesi oluşturmak fikri İngiltere’de oluşmaya başlamıştır¹⁶.

Bu fikri harekete geçiren George Stephenson olmuştur¹⁷. 1814 yılında yaptığı makine, yürüyebilen bir lokomotifti. 27 Eylül 1825 tarihinde açılan Stockton and Darlington demiryolunda Stephenson’un buharlı lokomotifle yaptığı deneme, yolun meyilli olmasından dolayı netice vermedi. Ama Stephenson çalışmalarına devam etti. 1829’da Liverpool ve Manchester demiryolu direktörleri tarafından imal edilecek en iyi makine için 500 sterlin vadedilerek bir yarışma açıldı. George Stephenson “Rocket” adlı makinesiyle birinciliği kazandı. Bu makine 13 tonluk net yükü saatte 19 km hızla çekmiştir¹⁸.

Bu başarılı sonuç buharlı lokomotifin kullanılmasına doğru geniş ufuklar açmıştır. Bu ilk tip lokomotif gelişerek bir asır sonra bugünkü halini almıştır. O tarihte birkaç kilometre olan demiryolları genişleyerek dünyanın dört bir yanını kaplamıştır¹⁹.

İlk işletmeye açılan hat, 1830 yılında Liverpool- Manchester hattıdır. Kısa zamanda İngiltere, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri de demiryolu yapımına çok önem vermiş ve ciddi sermayeler yatırmıştır. Fransa’da ilk demiryolu hattı 1832

¹⁶ I.Aybar, “ Demiryolu Tarihine Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, C.14, Sayı: 164-165, 29 İlk Teşrin 1938, s.844.

¹⁷ Esin Kahya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Belleten**, LII, (202), Sayı:209-218,1988,s.211., J.Tuja, “Demiryolları ve Avrupa Bütünlüğü”, **Demiryolları Dergisi**, Çev:AsımSağiroğlu, Ekim-1956,Sayı:61,C:5.,s.23.

¹⁸ Günçan,**a.g.e.**, s.7., Keçeci, **a.g.m.**,s.9., Aybar, **a.g.m.**,s.844.

¹⁹ Mehmet Ferit, “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden Ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız” **Demiryolları Dergisi**, C.9 , Sayı: 104-105, I’inci ve II’inci Teşrin 1933,s.535.

yılında St. Etienne-Lyon arasında yapılmıştır. Almanya da ise 1835 yılında Nürnberg-Maliner arasında ilk demiryolu inşa edilmiştir. Amerika’da ilk demiryolu 1830 yılında Baltimore-Ohio arasında gerçekleşmiştir. Ülkeler arası ilk demiryolu ise Belçika’nın Liege ile Almanya’nın Köln şehirleri arasında 1843 yılında hizmete girmiştir²⁰.

Daha sonra sırasıyla Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya’da tren seferleri başladı. 1850 ‘li yıllarda Avrupa’daki demiryolu hatları genel ihtiyacı karşılayacak hale gelmiştir²¹. 1890 Yılına gelindiğinde tüm dünyada demiryolu hattı 616.000 Km’ye, 1910 yılına gelindiğinde 1.030.000 Km’ye ulaşmıştır. Bundan sonraki yıllarda hat yapımı hızını kaybetse de devam etmiş; ancak, demiryolu taşıtlarında özellikle de lokomotiflerde gelişme kaydedilmiştir²².

Kısacası XVIII. yüzyılda önce İngiltere ve ardından diğer batı Avrupa ülkelerinde başlayan sanayileşmenin en önemli sonuçlarından biri kara taşımacılığında çok büyük miktarlarda mal taşımaya imkan veren trenin icadı oldu. Hem Kuzey Amerika hem de Avrupa XIX. Yüzyıl içinde bir baştan bir başa demiryolu ağlarıyla kaplandı.

Demiryollarındaki bu gelişmeler sadece ekonomik sonuçlar doğurmadı. Ulaşım ile medeniyet arasındaki yakın ilişkiyi göz önüne aldığımızda ve bu bağlamda demiryolunun işlevine baktığımızda karşımıza ilginç bir manzara çıkmaktadır. Demiryolu vasıtasıyla sadece mallar değil kültürler de taşındı. İstasyonlar kültürel etkileşimin yaşandığı mekanlar haline geldiler. Her türden basılı yayın kısa zamanda demiryolları ile büyük merkezlerden ülkelerin en uçra köşelerine taşındı. Bu gelişme, aynı zamanda, belli bir siyasal organizasyon içinde yaşayan toplulukları daha türdeş anlayışa taşıdı. Milliyetçiliğin doğuşunda sık sık sözü edilen ortak ülkü ve değerlerin paylaşılmasında, ulaşım ve özellikle de demiryolu çok önemli rol oynadı. Öte taraftan bu ağ, milli devletin en mühim unsurlarından biri olan ortak pazarında temel alt yapısını oluşturdu. Trenlerin taşıdığı büyük

²⁰ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.17.

²¹ Mustafa Işıksaçan, “Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar” **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 434-435, 1961, (Ayrı Basım)s. 7.

²² Onur, a.g.e., s.7.

miktarlardaki demir ve çelikle modern şehirler inşa edildi. Bu gelişme, şehir mimarisinin temel niteliğini değiştirdi. Özellikle Amerika'da yüksek binalar şehirlerin silüetlerine hakim hale geldiler.

Demiryolları, bir ülkenin iç iletişimini sağlamanın yanında onu dış dünyaya da açmıştır. Sanayileşmiş Batı Avrupa'da ülkeler birbirlerine demiryolları aracılığı ile bağlandılar. Öte taraftan limanlara kadar inen demiryolları vasıtasıyla, kıtalar arası mal taşımacılığının ölçeği genişledi. Kıtaların iç bölgelerinde yere alan devletler, demiryolları vasıtasıyla denizaşırı ülkelere mal temin etme imkanı buldular.

Bu süreç, aynı zamanda sömürgeleşmenin tarihinin önemli bir cephesini oluşturmaktadır. Trenler sadece malları taşımakla kalmıyor sanayileşen ülkelerin maddi ve manevi kültürel unsurlarını da taşıyorlardı. Bu açıdan bakıldığında demiryolları, modernitenin de bir taşıyıcısı olarak görülmelidir. Avrupa ya da Batı medeniyetinin, dünyanın geri kalanı için hakim medeniyet haline gelmesinde demiryolu ağları önemli işlevler yükledi. Hem Batı'da hem de süreç içinde ona eklenen dünyanın diğer bölgelerinde, şehirler trenlerin büyük miktarlarda taşıdıkları demir ve çelik ile inşa edilen yapıların üstünde yükseldi.

I. BÖLÜM

A. DEMİRYOLLARININ OSMANLI DEVLETİ'NE GİRİŞİ

Dünyadaki bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti'nde demiryollarının şose yollardan daha eski bir mazisi vardır. Osmanlıda ilk demiryolu yapılması fikri, memlekette henüz şose denilebilecek bir yol parçasının bile olmadığı bir zamanda, 1830'dan sonra başlamıştır. Bu tarih bakıldığı zaman trenin icadından beş sene sonradır.²³ Osmanlıda demiryolu yapmak için Avrupa devletleri bazı tekliflerde bulunmuşlardır. Avrupa ülkelerinin Osmanlı'ya demiryolu yapmak hevesleri ise şu sebeplerden kaynaklanmıştır.²⁴ 17 Ağustos 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret konusundaki son engellerini de yıkmıştı. İhracat yasakları, tekel usulü ve iç gümrükler kaldırılmış, böylece Osmanlı pazarlarına girmek ve oradan hammadde ithal etmek için bir engel kalmamıştı²⁵. Bu anlaşma ile ilgili İngiliz elçisi Ponsonby gönderdiği raporda “Daha çoğunu istemeye hakkımız olamayacak kadar eksiksiz ve önceden umut ettiklerimizin çok üstünde” ifadesini kullanmıştır²⁶.

Osmanlı İmparatorluğu üç kıtada yayılmış geniş bir imparatorluktu. Bu büyük ülkenin ulaşım sisteminde önemli sorunlar söz konusuydu. Patika yollar çok kötü durumda, İstanbul ve İzmir limanları da dahil rıhtımlı ve tesisatlı liman yoktu. Teknolojik açıdan geri kalmışlık Osmanlı Devleti için demiryolu taşımacılığı ile gelen emperyalizm beraberinde anılan yerlerde dışa bağımlılığı getirmiştir.²⁷

²³ Donald Quataert, “19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları” **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yayınları, Cilt:6,1985, s.1630.

²⁴ Nazım Teoman, “Türk Demiryolu Tarihi ve Baron Hırş” ,**Demiryolu Dergisi**, Mayıs: 1936, C.: 12, Sayı: 135- 136, s.116.

²⁵ İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Türkiye'de Ulaştırma'nın Gelişimi”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yay., C.10,Ankara,s.2759.

²⁶ Stefanos Yerasimos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye- Bizans'dan 1971'e**, Türkçeye Çev.,Babür Kuzucu, Gözlem Yay.,İstanbul,1980,s.310-313.

²⁷ Daha Geniş Bilgi İçin Bakınız: Bayram Kodaman, “Avrupa Emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğuna Giriş Vasıtaları (1838-1914)”,**Milli Kültür**, Haziran-1980,s.23-33., Ercümend

- Asya kıtası tabii servetiyle dikkat çekiyordu. Avrupa, Asya'nın zenginliklerinden faydalanmak için bir yol arıyordu. Avrupa demiryolları daha dokuz yaşında iken Osmanlı Devletinde demiryolu yaparak Hindistan'a ulaşıma fikri uyandı. Böylelikle Hindistan İngilizlerin egemenliğinde bulunacak ve Rusya'ya karşı Hindistan'ı koruyabilecekti. İngilizler burdan da sonuç olarak Osmanlı Devletinin üzerinden kolayca öncelikle Hindistan'a daha sonrada bütün Asya ülkelerine mallarını götürecektir ve oradaki ürünleri de kendi ülkelerine taşıyabilmek için, Akdeniz'i Basra'ya bağlamaktı²⁸.

- Hindistan ve bütün Asya ülkelerini Pazar haline getirirken, Osmanlı Devleti'ni Pazar haline getirmek.

- Osmanlı devletinin zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarını kullanmak.

- Osmanlı devleti toprakları içerisinde kalan Hıristiyanlık aleminin kutsal yerlerini tekrar ele geçirmek.

- Zayıflayan Osmanlı Devleti'nin mirasına konmak, mümkün olduğu kadar sömürmek ve mümkün olduğu kadar toprak kapabilmektir²⁹.

- Osmanlı devletinin demiryollarına bir an önce kavuşmak istemesinin nedenleri ise ihtiyaçtan daha ziyade askeri ve siyasi idi. Demiryolları iç güvenliğinin sağlanmasında, merkezi otoriteyi güçlendirmede ve devletin en ücra köşelerine kadar ulaşmasında çok etkili olacaktır.

- Yapılacak demiryolu, savaş sırasında asker ve cephane sevkinde çok önemli rol oynayarak savaşlarda Osmanlı'nın en büyük gücü olacaktır.

- Demiryolları sayesinde bütün bölgeye ulaşarak, vergiler daha düzenli toplanabilecek ve kötü giden mali durum biraz olsun düzelebilecekti.

Kuran, "Osmanlı İmparatorluğun'da Yenileşme Hareketleri", **Türk Dünyası El Kitabı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., C.I., Ankara-1992, s.491-503. Bernard Lewis, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev. Metin Kıratlı, II. Baskı, Ankara, 1984.

²⁸ Mehmet Ferit, **a.g.m.**, s.536.

²⁹ Orhan Conker, "Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi", **Demiryolu Dergisi**, Mayıs: 1936, C.12, Sayı: 135- 136, s.126.

- Demiryolları sayesinde tarım alanları genişleyecek; üretim artacak ve bütün imparatorluğa üretilen mallar ulaşabilecekti. Bu da paralelinde ekonominin canlanması demektir³⁰.

- Demiryolları insan ve mal ulaşımını kolaylaştıracak, iç ve dış ticaret canlanacaktı.

- Arabistan, Mezopotamya, Mısır ve Suriye gibi uzak bölgelerdeki değişik uyrukların isyanları demiryolu sayesinde hızlı bir şekilde asker sevkiyatı yaparak bastırılıp, egemenliği kurduktan sonra alınan vergilerle mali yapı düzeltilecekti

- Müslümanlarca kutsal olan Mekke ve Medine'ye demiryolları sayesinde ulaşım İslam'ın gücünü artırarak ve bunun sonucu, halife olarak sultanlığın gücünü artırmaktı.

Bütün bu sebeplerden sonra Osmanlı'ya ilk demiryolu düşüncesi İngilizlerden gelmiştir. Zaten bu düşünceler tamamıyla yabancıların olup, kendi emperyalist siyasetlerinin gerçekleşmesi yolunda aranılan araçlar ve çareler sebebiyle gündeme getirilmiştir. İngilizlerden sonra Almanya da emperyalist düşüncelerle Osmanlı Devletine yaklaşmıştır. Almanya İmparatorluğu, 1871'de Prusya'nın egemenliği altında federal bir devlet olarak kurulduğu zaman, dünyanın belli başlı kolonileri büyük devletler arasında bölüşülmüştü. Almanya ise çok geride kalmış, ancak uzun uğraşlardan sonra Afrikada birkaç yer ile Avustralya adalarında birkaç ada ele geçirebilmişti. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Almanya için çok önemli bir pazardı. Bu pazara girmenin en iyi şekli ise Bağdat hattının yapım hakkının alınması idi. Bu durum sadece İngilizleri değil Rusları da rahatsız etmiştir³¹.

Almanya Bağdat hattının yapımını alarak, hem İngiltere ile Hindistan arasındaki yolu kesmek ve böylece İngilizlerin en büyük amacı olan Hindistan'a

³⁰ Şevket Pamuk, "Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir- Aydın", **Toplumsal Tarih**, 10 Ocak 1994, s.35.

³¹ Orhan Conker, "Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Büyük Devletlerin Türkiye de Takip Ettikleri Demiryol Siyaseti", **Demiryolu Dergisi**, C:12, Mart 1935.s.223.

inme planını bozarken, hem de ilerideki bir savaş durumunda Türkiye'yi en büyük müttefiki haline getiriyordu.³²

Osmanlı 1839 yılında Tanzimat'la beraber Avrupa'ya yüzünü dönünce limanlar açılmış ve emperyalist devletlerin iç pazarlara hakim olmak için aralarında rekabet oluşmuştur³³. Tanzimat'ın ilanından, Kırım Savaşı'nın sonu olan 1854 yılına kadar Osmanlı'ya demiryollarının sadece ismi girmiştir. Bu dönemde Avrupalılar Osmanlı devleti ile temasa geçmişler ve hükümete projeler sunmuşlardır³⁴. Kırım savaşında Osmanlı'nın iki müttefiki İngiltere ve Fransa sermaye ve karlarını artırmak için Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaatına başlamışlardır³⁵.

Bu süreçte siyasal, askeri, teknolojik ve sosyo-ekonomik açıdan önemli sorunlar yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, demiryolları vasıtasıyla bir ekonomik ünite olmak yolunda ilerledi. Ancak bu süreç, aynı zamanda Osmanlı pazarının dünya ekonomik sistemine eklemlenmesi için de alt yapının oluşması anlamına geliyordu. 1870'lerde Avrupa devletlerinin demiryollarına ilgisi bu açıdan değerlendirilmelidir.

Demiryolu ağının genişlemesi, sadece ticari malların ülkenin dört bir yanına taşınmasını değil; bunun yanında kültürel unsurların da taşınması anlamına gelmekteydi. Anadolu'da bir çok şehir, modernleşmeye demiryolları üzerinden girdi. Öte taraftan demiryolları, devlet aygıtının otoritesini sağlamlaştırmasında bir araç olarak kullanıldı. Merkezi otoritenin hem de facto hem de sembolik imgelerinden biri oldu. II. Abdülhamid döneminin ulaşım politikasına ve buna bağlı olarak demiryollarının gelişimine bu açıdan bakmak gerekir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen ilk demiryolu, İskenderiye- Kahire arasındadır. 1837 yılında başlayan bu hat, Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngilizlerin zorlaması sonucu yapılmaya başlamıştır. Ancak İskenderiye- Kahire arası demiryolu yapımına uzun bir dönem ara verilmiş, ancak 1854 yılında

³² Conker, **a.g.m.**,s.224.

³³ Onur,**a.g.e.**,s.10.

³⁴ Servet Zengin, "Devlet Demiryolları 30 Yılına Basarken (23 Mayıs 1927-23 Mayıs 1956)", **Demiryolu Dergisi**, Mayıs-Eylül 1956, C.: 5, Sayı: 56-60, s.2.,Ferit,**a.g.m.**,s.537.

³⁵ Filiz Çolak, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)", **Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı**, Sayı:111, Aralık- 1997, s.27.

bitirilebilmiştir. 1869 yılında Mısır demiryollarının uzunluğu 1.300 kilometreyi aşmıştı. 1905’de 4.400 kilometre ile Mısır dünyanın en yoğun demiryolu ağlarından birine sahip olma unvanını elinde tutuyordu.³⁶ Osmanlı Devleti’ndeki ikinci demiryolu inşaatı ise Rumeli’de Çernavoda-Köstence arasındaki 66 kilometrelik yoldur. Bu hat tarımsal potansiyeli değerlendirmek üzere yapılan ilk demiryolu hattıdır. İngiltere’ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak için döşenmiştir³⁷. Bu hat ise Aralık 1882 tarihinde Romanya Hükümeti tarafından 1.560.000 Frank karşılığında satın alınmıştır. Daha sonra da 220 kilometrelik Varna-Ruşçuk hattı tamamlanmıştır. Bu hat 1886’da Bulgar Hükümetince satın alınmıştır.

B. Osmanlı Devleti Döneminde Yapılan Hatlar

1. İzmir-Aydın Demiryolu

19.Yüzyılın Anadolu’yu etkileyen en önemli olayı Avrupa sermayesi tarafından inşa edilen demiryollarıdır. 1820’li tarihlerden itibaren Anadolu’nun kıyı bölgelerinin Batı Avrupa ile ticareti büyümekteydi. Verimli ovaların bulunduğu Anadolu kıyıları Avrupa ülkeleri tarafından cazip hale gelmişti.

İzmir-Aydın hattının Anadolu’da inşa edilen ilk demiryolu olması planlı bir düşüncedir. İzmir şehri; Anadolu’nun ve Ege Denizinin tarım ürünlerinin dış pazarlara, dışardan gelen ürünlerin de iç pazara dağıtım merkezi ve büyük ticaret potansiyeline sahiptir. Liman ve stratejik konuma sahiptir. Büyük Menderes Ovası ise Anadolu’nun en fazla ihracatının yapıldığı bölgesi durumundaydı³⁸. Anadolu’nun en mühim ve mahsulü en yüksek arazisini boydan boya kat eden bu demiryolunun güzergahında her türlü hububat, sebze, meyve ve bir çok yer altı zenginlikleri

³⁶ Ouataert, **a.g.m.**,s.1631.

³⁷ Muhteşem Kaynak, “Osmanlı İmparatorluğuna Bir Bakış,” **Yapıt**, Sayı:5, 1984,s.69.

³⁸ Pamuk,**a.g.m.**,s.35.

bulunmaktadır³⁹. Bunun farkında olan İngiliz sermayedarlar, diğer emperyalist ülkelerden önde olabilmek için bu inşaaata talip olmuştur.

Bunun sonucu olarak İzmir-Aydın demiryolu'nun imtiyazı 24 Eylül 1856 yılında 90 yıl süreyle İngiliz sermayesi ile kurulan İzmir-Aydın Demiryolu Şirketine verilmiştir⁴⁰. 130 kilometre olan bu hat İngiltere'nin Osmanlı'ya yönelik emperyalist politikaların bir yansımasıdır⁴¹.

Bu imtiyazla Osmanlı Devleti yapımı ve işletmeyi üstlenecek, 90 sene müddetle ve 31 milyon Frank tahmin edilen sermayesi için hükümetçe elli yıl boyunca % 6 kar garanti edilecekti. Bu kar oluşmazsa hükümet aradaki farkı ödeyecek, fazla olursa fark eşit şekilde bölüşülecekti. Kurulacak şirketin tasarlanan sermayesinin %33'ü güvence olarak Osmanlı Devletine verilecekti. Demiryolu için getirilecek malzemelerden gümrük vergisi alınmayacak, demiryolunun yapımı sırasında şirket devlete ait toprakları, yeraltı ve yer üstü kaynakları bedava kullanabilecekti. Demiryollarının açılmasından sonrada şirket hattın 45 kilometre çevresinde bulunan madenleri az bir vergi ödeyerek işletebilecekti⁴².

İnşaat ilerledikçe sermayenin yetmeyeceği görüldü ve sermaye 45.5 milyon franga çıkarıldı⁴³. 22 Eylül 1857'de İzmir-Aydın demiryolunun ilk kazması Kemer mevkiinde vuruldu⁴⁴. İzmir-Aydın hattının tamamının yapımı ise 1866'da bitirilmiştir. İzmir- Seydiköy arası 30 Ekim 1858'de bitmiş, 27 Ocak 1860'da 23 kilometrelik kısım işletmeye açılmıştır⁴⁵.

³⁹ "Aydın Demiryolu", **Demiryollar Dergisi**, Mart-Nisan 1934, C.:10, Sayı:109-110, s.86. Bundan sonra yazarı olmayan makalelerin ve kitapların başlıkları tırnak içerisinde verilecektir.

⁴⁰ Mete Gökten, "Atatürk ve Demiryolları", **Demiryolları Dergisi Atatürk Özel Sayısı**, Sayı: 454-455, C.:10, Kasım-Aralık 1963.s.34.,Kahya,**a.g.m.**,s.211.

⁴¹ "Demiryollarımız 132 Yılında" **Demiryolları Dergisi**, Demiryolu Özel Sayısı, Eylül 1988, s.3-6.,Sait Toydemir, "İstanbul-Edirne Demiryolunun Resmi Küşatı" **Demiryolları Dergisi**,Ekim 1951,s.14.,Taha Atik, "Türkiye'de Demiryolu Politikaları",**Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Ankara,2006,s.72.

⁴² M.Ferit, "Mecmuamız, Demiryollarımız, Büyük Bayramımız" **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1934 , C.: 10, Sayı: 109- 110, s.45.Pamuk,**a.g.m.**,s.35., Çolak,**a.g.m.**,s.29., Ferit, **a.g.m.**,s.537.,Zengin,**a.g.m.**,s.2.

⁴³ Onur,**a.g.e.**,s.12.

⁴⁴ Cemal Üner, "Türk Demiryollarının Tarihçesi" **Demiryolları Dergisi**, Temmuz-Ağustos 1963, C.:6, Sayı:450-451, s.10.

⁴⁵ Çolak,**a.g.m.**,s.29.

Aynı şirket daha sonra yeni imtiyazlarla demiryolunu Büyük Menderes Ovası'nın içlerine, Dinar'a doğru uzatmaya girişmiştir. Aydın-Kuyucak hattı 1881 yılında, 1882 yılında Kuyucak-Sarayköy hattı, Torbalı-Küçük Menderes-Tire hattı 1883 yılında açılmıştır. Hat 1889 yılında Dinar ve Çivril'e ulaşmıştır. Böylelikle İzmir-Aydın olarak bilinen demiryolunun toplam uzunluğu 609 kilometreyi bulmuştur⁴⁶.

Aydın Demiryolu, Buca, Seydiköy, Tire, Ödemiş, Söke, Denizli ve Çivril'e ayrılan yedi şubesi işe birlikte altı vilayetin içinden geçmektedir. Bunlardan üç vilayet ile on ilçe ve on iki nahiye merkezini kendi üzerinde toplamıştır⁴⁷.

2- İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Temdidi Demiryolları

İngilizler, İzmir'den Kasaba'ya uzanan ikinci bir demiryolu yapımına başladılar. 4 Temmuz 1863 tarihinde Edward Price adlı bir İngiliz sermayedar, Osmanlı Hükümeti'nden % 6 kar garantisiyle demiryollarının imtiyazını elde etti. Bu hatta yatırılan sermaye 20.000.000 franktı⁴⁸.

Bunun üzerine İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi kuruldu. 1864 yılında inşaata başlayan şirket 1867 yılında 92 kilometrelik İzmir-Kasaba hattını tamamladı. Demiryolu 1875 yılında Akşehir'e kadar uzatıldı. 1888'de garanti karşılığı olmaksızın Manisa ve Soma arasındaki 92 kilometrelik yapım ve imtiyaz da verilmiş, Manisa- Soma hattı 1890 yılında işletmeye açılmıştır⁴⁹.

1893 yılında hattın imtiyazı İngiliz G. Angel'a geçmiştir. Angel 1894'de hattın bütün haklarını merkezi Paris'te bulunan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları kumpanyasına sattığı için, bu yıldan itibaren kumpanya Fransız

⁴⁶ Pamuk, **a.g.m.**, s.35.

⁴⁷ "Aydın Demir...", **a.g.m.**, s.86.

⁴⁸ "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihini Geçirdiği Evreler", **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, C.: 14, Sayı: 164-165, s.904., Onur, **a.ge.**, s.12., Atik, **a.g.m.**, s.72.

⁴⁹ Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", **Osmanlı-İktisad**, Yeni Türkiye Yayınları, C.:3, Ankara, s.665.

karakteri taşımaya başlamıştır⁵⁰. Manisa- Soma hattının bitiminden sonra 265 kilometre olan Alaşehir- Afyonkarahisar hattı da 1897’de işletmeye açılmıştır. Hattın toplam uzunluğu 703 kilometredir⁵¹.

Ege bölgesindeki bu demiryolu hatlarının daha sonraki yıllarda Anadolu’da gerçekleşecek demiryolu inşaatları için örnek olması bakımından önemi büyüktür⁵². Çünkü bu hat daha sonraki yapılan hatlar için örnek teşkil etmiştir. İzmir- Aydın, İzmir – Kasaba demiryolları Batı Anadolu Bölgesi’nde İngiliz nüfuzunun hızla yayılmasına yol açtı. Her iki hat da Batı Anadolu’nun en büyük limanını hinterlandına bağlıyordu⁵³. Bu bağlantı sayesinde İngilizlerin ticaretinde büyük artış sağlanmış, İngilizler diğer alanlara da yatırım yapmaya başlamışlardır⁵⁴.

3- Rumeli Demiryolları

Tanzimat Dönemi Osmanlı yöneticileri, aydın ve bürokratların demiryolu yapımına gittikçe daha çok önem vermesi Osmanlı’yı yeni hatlar arayışına itmiştir. Yöneticiler demiryollarının önemini kavramışlar, demiryolu şebekesi ile askeri ve ekonomik getirilerini de göz önünde bulundurarak İstanbul’u, Balkanların belli başlı şehirlerine bağlayacak bir demiryolu ağının yapımı düşüncesini somut proje ve girişimlere dönüştürmüşlerdir⁵⁵.

Rumeli Demiryolları, Avrupa yolunda batının büyük devletlerini, kendisine örnek alan Osmanlı yöneticilerinin Avrupa ile irtibata geçme ve daha önce belirtildiği gibi ülkenin Avrupa topraklarında, meydana gelebilecek savaş ve isyanlar karşısında Osmanlı Avrupa’sındaki sınırlara en kısa zamanda kuvvet gönderebilmek kaygısından doğmuştur. Bu demiryolu sayesinde memleketin en verimli kısımlarını

⁵⁰ Çolak,a.g.m.,s.30.

⁵¹ Onur,a.g.e.,s.20., Çolak,a.g.m.,s.41.

⁵² Bülent Can Bilmez, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Numune Matbaacılık, İstanbul,2000,s.45.

⁵³ Gathard Yaschkey, “Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Bir Yabancı Nasıl Anlatıyor?”, **Demiryolları Dergisi**,Çev: Ş.Boray, 1 Şubat 1936, C.: 11, Sayı: 132, s.593.

⁵⁴ Özyüksel,a.g.m.,s.665.

⁵⁵ Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolları”, **Osmanlı** ,Yeni Türkiye Yayınları,Ankara,s.292.,Can, a.g.e.,s.49.

bulunduran Osmanlı Rumeli'sinin zengin kaynaklarının kullanılması ve Avrupa topraklarındaki zengin kaynaklardan faydalanarak mali durumun düzeltileceği düşünülmüştür⁵⁶.

Rumeli Demiryolları düşüncesi, devletin başkenti olan İstanbul'dan Balkan yarımadasını baştan başa geçerek, İstanbul'u Tuna sınırlarına ve Avrupa demiryollarına bağlayacaktı. Bu hat sayesinde İstanbul, Edirne, Selanik, Üsküp, Filibe, Sofya, Niş, Belgrad birbirine bağlanacaktı. İnşaatı düşünülen Rumeli Demiryollarının uzunluğu, 2000 kilometreyi buluyordu⁵⁷.

Osmanlı Devleti, Rumeli demiryolları projesini gerçekleştirmek için mali ve teknik imkanlara sahip değildi. Maliye borç içinde yüzerken, büyük sermaye gerektiren bu projeyi ülkenin kendi imkanları ile başarması mümkün değildi. Ayrıca ulaştırma konusunda karar verenlerin bilgisizliği ve tecrübesizliği, işin devlet eliyle yapılmasını olanaksız hale getiriyordu⁵⁸.

Osmanlı idarecileri, Rumeli demiryolları projesinin mutlaka gerçekleşmesini istedikleri için Avrupalı sermayedarlara imtiyaz verme çalışmaları başlatmışlardır. Bu çalışmalar sonucunda İngiliz parlamenter Labro, demiryollarının yapımına talip olmuş ve 23 Ocak 1857 tarihinde bir imtiyaz mukavelesi imzalamıştır. Ama Labro bu büyük projeyi gerçekleştirebilecek sermayeyi bulamamış ve mukavele feshedilmiştir. Gene 13 Nisan 1860 yılında dört İngiliz'in oluşturduğu bir grup imtiyazı almış ama başarılı olamamışlardır⁵⁹.

Bütün bu başarısız girişimler Osmanlı idarecilerini umutsuzluğa itmemiştir. Çünkü Osmanlı Devleti Rumeli demiryollarını hayati öneme haiz bir proje olarak görmüştür. Bütün bu arayışlar sonucu 31 Mayıs 1868'de Van der Elst kardeşler ve ortaklarıyla bir mukavele imzalandı. Şirketin ismi de Van der Elst Kardeşler şirketi

⁵⁶ Engin,**a.g.e.**,s.43., Onur,**a.g.e.**,s.13.

⁵⁷ Sait Toydemir, "Türkiye'de Şimendöfer İnşaatı İkinci Fermanı 1856- 1956", **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1956, Sayı:62-63, C.:5, s.39., H.K. "Avrupa Kısmı-Rumeli Demiryolları", **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1956, Sayı:62-63, C.:5, s.41., "Şark Demiryolları Tarihi", **Demiryolları Dergisi**, 1 Son Kanun 1937,, Sayı:143, C.:12, s.4.,Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler, **a.g.m.**,s.934.

⁵⁸ "Şark Demiryolları Tar...",**a.g.m.**,s.4

⁵⁹ Engin,**a.g.e.**,s.46-47.,Engin, **a.g.m.**,s.692.

idi. Mali durumu iyi olmayan şirket bir senede ancak Küçükçekmece'ye kadar bazı küçük işler yapmıştır. Daha sonra da mukavelesini M. Langrand Dümansa isminde bir kumpanyaya devretmiştir. Bu işin olamayacağını gören hükümet bu mukavelenin devrini kabul etmedi. Mukavele 12 Nisan 1869 tarihinde Nafia Nazırı Davut Paşa ile Van der Elst kumpanyası arasında mukavele ve imtiyazın fesholdüğüne dair bir mukavele imza edildi⁶⁰.

Van der Elst şirketi ile imtiyaz iptal edildikten sonra Nafia Nazırı Davut Paşa, Rumeli demiryollarının yapımını sağlayacak sermayedar bulmak için Avrupa'ya seyahate çıktı. Davut Paşa öyle bir yatırımcı arıyordu ki ekonomik sıkıntısı olan devletten hiçbir şey çıkmasın ve her şey proje kapsamında yapılsın istiyordu. Bu arayışlar sonucunda Paris'te, Baron Hirş adında Yahudi kökenli, Belçika da bankerlik yapan bir Almanla tanıştı. Baron Hirş çok zeki, cesur, pratik, ve Osmanlı idarecilerini çok iyi tanıyan, zaafalarını bilen birisi idi. Bu tanışma; aslında Osmanlı'yı mali olarak çok zor duruma düşürecek olayların başlangıcıdır⁶¹.

Davut Paşa ile Baron Hirş'in arasındaki görüşmeler sonucunda, 17 Nisan 1869'da Baron Hirş 2000 kilometrelik demiryolunun inşasını ve işletmesi imtiyazını almıştır⁶². Osmanlı Devleti ile Baron Hirş arasında imzalanan mukavele hükümlerinin belli başlı ana hatları şunlardır.

- Rumeli demiryollarının inşa ve işletmesi 1876 tarihinden itibaren 99 yıllığına Baron Hirş'e verilecektir.

- 2000 kilometre uzunluğundaki hat yedi yıl içinde bitirilecektir. Ama İstanbul- Filibe ve Edirne- Dedeoğaç hatları dört yıl içerisinde bitirilecektir.

- Rumeli demiryolu İstanbul'dan başlayarak; Edirne, Filibe, Dedeoğaç ve Selanik'e uğrayacak ve Sırbistan hatları ile birleşecektir.

⁶⁰ “Şark Demiryolları Tar...”, a.g.m.,s.4.

⁶¹ Teoman,a.g.m.,s.117.

⁶² “Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı?”, Demiryolları Dergisi, Mayıs: 1937, Sayı:147, C.:13, s.85,. Boray, a.g.m.,s. 117.

- Baron Hırş, Rumeli demiryollarının bütün imtiyaz süresi içerisinde işletilmesini, Avusturya Güney Demiryolları Şirketi'ne ihale etmektedir.

- İmtiyaz imzalandıktan sonra en geç iki ay içerisinde bir anonim şirket kurulacaktır.

- İmtiyaz sahibi tarafından yapılacak olan taahhütler karşısında Osmanlı Devleti, her sene iki eşit taksitte kilometre başına yıllık 8000 frank tutarında bir ödeme yapacaktır.

- Kurulan şirket devletten alınan 14.000 frank sermayeyi istediği gibi kullanabilecektir⁶³.

Baron Hırş, bu anlaşmayı yaptıktan sonra, kendisi tarafından verilmesi gereken kilometre başına 8 000 frank bulabilmek için Avusturya Demiryolları'nın Paris temsilcisi olan M.Tabot ile anlaştı. Bu kumpanya namına hareket eden Tabot , Baron Hırş ve Nafia Nezareti arasında üç taraflı bir mukavele imzalanmıştır⁶⁴.

Baron Hırş işletme içinde Yahudi kökenli zengin bir aile olan, Rothschild'lere ait Avusturya Güney Demiryolları Şirketi ile ayrı yapılan bir mukavele ile bu şirketin işletme görevini üstlenmiştir. Bu şirketin işletme görevini alması, mali açıdan da güçlü bir şirket olmasından dolayı hükümetçe memnuniyetle karşılanmıştır⁶⁵.

Hükümet adına hareket eden Hırş gerekli sermayeyi bulmak için 1.980.000 adet her biri 400 frank değerinde tahviller çıkartmıştır. Bu tahvilleri, Avusturya ve Fransa hükümetleri ülkelerinde sattırmadıkları için Hırş hükümete baş vurarak, tahvilleri 125.5 franktan kendilerinin almasını teklif etti. Hükümet bu teklifi kabul etti. Sonuçta 1712 tahvil satıldı. Bu satışla hükümetin kilometre başına zararı 185.000 frank oldu. Baron Hırş, bu tahvilleri 150 franktan satmış ve kar olarak

⁶³Engin,**a.g.m.**,s.493., Teoman, **a.g.m.**,s.117., H.K., **a.g.m.**, s.42., “Şark Demiryolları Tar...”,**a.g.m.**, s.6-7., “Şark Demiryolları Nasıl Satın Alı...”,**a.g.m.**,s.85.,Türkiye’de Demiryolları İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler,**a.g.m.**s,935.,Engin,**a.g.e.**,s.51-60.

⁶⁴ “Şark Demiryolları Tar...”, **a.g.m.**,s.51-60.

⁶⁵ Engin,**a.g.m.**,s.693.

41.570.000 frank kazanmıştır. Bu arada aynı grup Baron Hırş'e kendi kazançlarından %30 vermeyi taahhüt etmişler; bu da 19.5 milyon frank ediyordu. Kısacası daha demiryolu daha başlamadan Hırş'in kazancı 61 milyon franktı⁶⁶.

Ayrıca Osmanlı Devleti, Rumeli demiryollarını inşa etmek üzere Baron Hırş'e 99 yıl boyunca senede kilometre başına 14 bin frank ödeyecekti. Bunun da Osmanlı'ya mali yükü 2000 kilometre demiryolu için 28 milyon frank demektir. Bu miktar, 99 yıllığına ödeneceğine göre toplam mali yük 2.772.000.000 frankı bulmaktadır⁶⁷.

Görüleceği üzere ağır mali yükler getiren, her aşaması Osmanlı Devleti'nin aleyhine olan bu imtiyaz ve mukavele, Nafia Nazırı Davut Paşa tarafından tasdik edilmek üzere İstanbul'a getirilmiş, bir an önce demiryollarının yapımına başlamak isteyen Sadrazam Ali Paşa ile beraber Danıştay'a sormadan bir komisyon kurarak işi halletmişlerdir. Ama konu, imza için Bakanlar Kurulu'na gelince sorun çıkmış ve mukavele ile ilgili yeni düzenlemeler yapmak için geri gönderilmiştir. Davut Paşa, devlete ağır yük getiren maddeleri değiştirmedeği gibi bir takım şartlar daha kabul ederek, 16 Ağustos 1869 tarihinde mukaveleyi imzalamıştır⁶⁸.

Mukaveleyi istediği şartlarda imzalayan Baron Hırş, 1870 yılında iki tane şirket kurmuştur. Bunlardan birisi Rumeli veya Avrupa-i Osman-i Şirketi Şahanesi olup 5 Kanunusani 1870'te dörtte biri tediye edilmiş 50 milyon frank sermayeli idi. Şirket başkanı Baron Hırş, başkan yardımcısı Kont dö Şanel, Mayer, Spinger (Anglo Avusturyan Meclisi İdare Azası), Brauer de Hayendrop (Flemenk Demiryolları genel müdürlüğü idare azası). İkinci şirket ise Avrupa-yi Osman-i Demiryolları İşletmecisi adı altında kurulmuştur. 7 Kanunusani 1870 te kurulan şirket sermayesinin dörtte birini tediye etmiş ve 50 milyon frank sermayeli idi⁶⁹.

Kurulan bu şirketlerden sonra Hırş demiryolları inşasına başlamıştır. Öncelikle kolaylık arz eden mali açıdan da ucuz olan düz bölgelerden başlamışlardır.

⁶⁶ Onur, **a.g.e.**,s.17., "Şark Demiryolları Tar...", **a.g.e.**,s.12.

⁶⁷ Engin, **a.g.m.**, s.693.

⁶⁸ Engin, **a.g.m.**, s.694.

⁶⁹ "Şark Demiryolları Tar...",**a.g.m.**, s.9.

1871 tarihinde Yedikule- Küçükçekmece arası işletmeye açılmıştır. Yedikule-Küçükçekmece hattı önceleri halkın ilgisini çekmiş, büyük bir açılışla hizmete girmiştir. Ama zamanla halk Yedikule'nin merkeze olan uzaklığından dolayı şikayet etmeye başlamış, bunun sonucunda Sirkeci-Yedikule hattı 1872 tarihinde işletmeye açılmıştır⁷⁰.

Bu sırada Sadrazam Ali Paşa hayatını kaybetmiş, yerine Mahmut Nedim Paşa geçmiştir. Bu değişiklikte geçmişte yapılan işler sorgulanmış ve incelemeye alınmıştır. Bunun sonucunda 18 Mayıs 1872 tarihinde yeni bir mukavele ve şartname imzalanmıştır. Bu mukaveleye göre;

- Baron Hırş başladığı hatları sürdürecektir, kalan hatlar devlet tarafından yapılacaktır.

- Rumeli demiryolları Şirketi Osmaniyesi inşa ettiği demiryollarının mülkiyetini devlete terk ediyordu.

- Bu mukavele ile inşa edilecek demiryollarının uzunluğunu 2000 km'den 1274 kilometreye indiriyorlardı. Bu şartlar Baron Hırş'e ticari açıdan daha müsait imkanlar sağlayacaktı. Çünkü 726 kilometrelik uzunluk hattın en engebeli ve masraflı kısmına rastlıyordu⁷¹.

Hattın inşasına 10 Mart 1870'de başlanmış, 1873 yılına kadar; İstanbul-Catalca, Edirne- Dedeağaç, Edirne- Harmanlı ve Selanik-Firvice hatları işletmeye açıldı. 1877-1878 Rus Harbi bittiği zaman İstanbul-Edirne-Belova, Dedeağaç-Edirne, Tırnova-Yanbolu, Selanik-Mitroviça hatları yapılmıştır. Bu hatların toplamı 1145 kilometreyi bulmuştur⁷².

Hırş, yapımını üstlendiği hatları 1875 yılında tamamlayabilmiştir. Ama daha sonra kabul sıkıntısı çıkmış; devletin üç yabancı teknik elemandan oluşturduğu komisyon yaptığı incelemeler sonucu hattın böyle alınamayacağı sonucunu

⁷⁰ “Şark Demiryolları, Sirkeci Hattı”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1930, Sayı:61, C.:6, s.44-47.

⁷¹ H.K, **a.g.m.**, s.43.

⁷² Onur, **a.g.e.**, s.17-18., “Şark Demiryolları Tar...”, **a.g.m.**, s.16.

hükümete bildirmiştir. Bunun üzerine Baron Hırş, bir komisyon oluşturarak hattın mükemmel olduğunu savunan bir rapor hazırlatmıştır. Taraflar arasında uzlaşma sağlanamayınca İngiliz uzman mühendislerden bir komisyon kurulmuş, komisyon bu hattın kullanılabilmesi için en az kilometre başına 27.000 bin franklık yeni harcamalar yapılması gerektiği ile ilgili rapor sunmuştur. Ama Baron Hırş geçici kabullerle hattı işletmeye devam etti. 1878 yılında şirket Avusturya uyuğuna girerek Şark Demiryolları unvanını kullanmaya başladı. Hırş'le itilaf mahkemeleri devam etmiş, 1889 yılında Alman Hakem Gneist, Hırş'i Osmanlı Devleti'ne 27 milyon frank ödemeye mahkum etmiştir. Hırş'de bu tarihten sonra Rumeli demiryollarının bütün haklarını Almanlara devretmiştir⁷³.

Savaştan sonra Berlin Antlaşmasıyla ana hatların tamamlanması karara bağlanmıştır. Bu kararlar doğrultusunda, Osmanlı İmparatorluğu kendi arazileri içinde kalan hatları yapmaya mecbur kalmıştı. Bu antlaşma sonucunda yapılması kararlaştırılan, Belova-Vakaral (46 km.), Üsküp-Zibefce (131 km.) hatları, kilometresi 175.000 franktan “Rumeli İktisat Şimendiferleri” adlı inşaat şirketine verildi. Yıllardır özlemi duyulan İstanbul-Avrupa bağlantısı 33 yıl sonra 12 Ağustos 1888'de sağlandı⁷⁴.

Daha sonra Şark Demiryolları bir Osmanlı anonim şirketi haline gelmiş, 1910 yılında Şark Demiryolları kumpanyası Sirkeci'den, Ayastafanos'a (yeşilköy) kadar banliyö hattını çift hata çıkarmış ve Babaeski-Kırklareli arasındaki 46 km'lik hattının inşaatını bitirmiştir⁷⁵.

Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'ndan sonra, Rumeli Demiryollarının 370 kilometresi Yugoslavya'da, 294 kilometrelik kısımda Yunanistan'da kaldı. Osmanlı sınırları içerisinde ise sadece 337 kilometrelik demiryolu hattı kalmıştı⁷⁶.

Sonuç olarak Osmanlı idarecileri Avrupa ile bütünlüğü sağlamak, ticari, siyasi ve askeri amaçlarla Rumeli demiryollarının yapımına girişmişlerdir. Maalesef

⁷³ Engin, **a.g.m.**, s. 696. , H.K.,**a.g.m.**,s.43.

⁷⁴ Onur, **a.g.e.**, s.18.

⁷⁵ “Şark Demiryolları Tar...”, **a.g.m.**, s. 24.

⁷⁶ “Şark Demiryolları Tar...”,**a.g.m.**,s.26.,H.K.,**a.g.m.**,s.43.

bunda başarılı olamamışlardır. Osmanlı Devleti, ne yeterli sermayeye ne de yeterli teknik ve işletmecilik birikimine sahip değildi. Bundan faydalanan Baron Hirş art niyeti ile Osmanlı Devletini büyük borcun altına sokmuştur. Rumeli demiryollarının Osmanlı Devletine toplam maliyeti 2 milyar 800 milyon frank olmuş ve devlet bu borcu 1954 yılına kadar ödemiştir. Hirş öldüğünde arkasında 800 milyon franklık bir miras bırakmış, Osmanlı'da rüşvet ve yolsuzluğun kapıları ilk kez ardına kadar açmış, daha sonraki gelen kuşaklara örnek teşkil etmiştir⁷⁷.

Yukarıda ana hatlarıyla anlatmaya çalıştığımız Osmanlı İmparatorluğu'na demiryolunun giriş sürecine ait gelişmeler bizlere yönetim zaaflarının, tecrübesizliklerinin ve gafletlerinin modernleşmenin en önemli unsurlarından biri olarak görülebilecek demiryolunun, emperyalizmin bir aracına nasıl dönüştüğünü göstermektedir.

4. Hicaz Demiryolu

Demiryollarının Osmanlı Devletine girmesi ile birlikte Doğu ve Batı'yı birbirine bağlamak, kutsal topraklar sayılan Mekke, Medine ve Kudüs'e ulaşmayı kolaylaştırmak amacıyla bir demiryolu inşaat projesi düşüncesi İstanbul'da oluşmaya başladı.⁷⁸

II. Abdülhamit bu proje ile hacılar nezdinde ve İslam aleminde Halife olarak propaganda yapmayı ve müslümanlara hoş görünmeyi amaçlıyordu. Hicaz demiryolu; aynı zamanda İmparatorluğun bu topraklar üzerindeki askeri ve siyasi gücünün artmasında katkıda bulunacaktı. Öte yandan Arabistan yarımadasındaki isyanlar bastırılarak ülkeye bu yönden gelecek tehlikeler önlenecekti. Bu hattın yapımı, Mısır'ı tehdit ediyordu. Bunun tabii sonucu olarakta İngilterenin muhalefeti

⁷⁷ Engin,a.g.m.,s.697.

⁷⁸ İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, Albaraka Türk Yay., İstanbul, 1999, s.9., Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, Eren Yay., İstanbul, 1994, s.31-32.

kaçınılmazdı. II. Abdülhamit bu muhalefetin önüne geçebilmek için, daha proje aşmasında Hicaz demiryoluna dini bir mahiyet vermiştir⁷⁹.

Hicaz bölgesine bir demiryolu yapılması fikri, ilk olarak, Amerikalı mühendis Dr. Zimpel tarafından 1864 yılında ortaya atılmıştır. Zimpel, Kızıldeniz ile Şam'ı birbirine bağlayacak bir demiryolu hattı inşası önerisinde bulunmuştur. Yapılan tetkikler sonucu, böyle bir demiryolu hattının bölgede yaşayan halkın tepkisini çekeceği ve denizyolunun demiryoluna göre daha ucuz olduğu gerekçesiyle ret edilmiştir.⁸⁰

Daha sonra Cidde Evkaf Müdürü olan Ahmet İzzet Efendi 1891 yılında Şam'dan Medine'ye kadar getirilecek bir demiryolu hattının hac ibadetini kolaylaştıracağını, Hicaz'a yönelik iç ve dış saldırılara karşı önemli bir savunma gücü olacağını belirten lahiyasını II. Abdülhamit'e verdi. II. Abdülhamit'in ilgisini çeken bu lahiya, incelenmek üzere bir komisyona havale edilir ve kendisine bir fizibilite çıkarılarak bu çalışma kendisine sunulmuştur. Bu çalışmadan sonra Derviş ve Ahmet Muhtar Paşaların da fikirlerini alan Abdülhamit 1 Eylül 1900 tarihinde resmi törenle inşaatı başlattı.⁸¹

II. Abdülhamit için Mekke ve Medine'yi kontrol altında tutmak ve komuta etmek çok önemli idi. Bu mukaddes topraklara ulaşmak ve kendisine itaat edilmesini sağlamak⁸² Pan İslamizm yolunda başarının en sağlam yolu idi. Yapılacak demiryolu hattı ile birlikte asker sevkıyatı hızlanacak isyanlara daha çabuk müdahale edilebilecekti. Bu da II. Abdülhamitin istediği otoriteyi kurmasını sağlayacaktı ve

⁷⁹ Cevriye Artuk, "Hicaz Demiryolu Madalyaları", **VII. TTK Sunuları Bildiriler**, C. II, Ankara, 1973, s.785., Çolak, **a.g.m.**, s.31. Onur, **a.g.e.**, s.25.

⁸⁰ Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", **Osmanlı (İktisad)**, Ank., s.678.

⁸¹ Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, Ekim 2000, s.127-129., "Türkiye'de Demiryolunun Geçirdiği Evreler...", **a.g.m.**, s.906., "İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu...", **a.g.m.**, s.10, Gülsoy, **a.g.m.**, s.678.

⁸² Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2008, s.28.

onun şahsında Osmanlı Devleti'nin İslam alemindeki değerini ve nüfuzunu arttıracaktı.⁸³

Hicaz demiryolu ile hacıların çöllerdeki günlerce süren eziyeti bitecek, bedevilerin saldırılarından kurtulacaklardı. Bu hat sayesinde çok daha fazla sayıda insan hacca gidebilecekti. İngiltere'nin muhalefetini kırmak için dini bir misyon yüklenen Hicaz demiryolu, aslında uzun vadede Suriye, Hicaz ve Arabista'nın her yönden kalkınması ve Osmanlı ile entegrasyonu düşünülüyordu.⁸⁴

Hicaz demiryolunun yapımı, planlanması ve sermayesi tamamen Osmanlı Devleti tarafından karşılanacaktı. Böylelikle hat yabancı şirketlere, kumpanyalara verilmeyecek bütünüyle iç kaynaklardan karşılanacaktı. Hicaz demiryolu Şam'dan başlayarak Medine, Mekke, Cidde'ye uzanarak Yemen'den Bağdat ve Basra'ya doğru uzayacaktı. Avrupalılar Hicaz demiryoluna kuşku ile baktılar. Onlara göre 1200 kilometrelik demiryolu hattının dinsel amaçla yapılması mümkün değildi. İslam aleminde ise proje büyük bir coşku içinde karşılandı, günlerce basında ağırlıklı olarak bu konu işlendi.⁸⁵

Hicaz demiryolu hattının yaklaşık maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplandı. Bu rakam 1901 yılı devlet bütçesindeki harcamaların % 18 ini oluşturuyordu. Bu paranın hazineden karşılanması mümkün değildi. II. Abdülhamit bu sonu çözmek için iki yol izlemiştir. Birincisi bağış kampanyası başlatmak, ikincisi ise Ziraat Bankası'ndan kredi almaktır.

İlk masraflarda kullanmak için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alındı. Daha sonrada II.Abdülhamit 50.000 lira bağışta bulunarak kampanyayı başlattı. Bu bağışla beraber yöneticiler, askerler, memurlar kendi istekleri ile birer

⁸³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Kurumu Yay., Ankara, 2001, s.21.

⁸⁴ Özsoy,**a.g.m.**, s.679.,Onur,**a.g.e.**,s.25.

⁸⁵ "İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu...",**a.g.e.**,s.12.

maaşlarını kampanyaya bağışladılar. Binlerce Osmanlı vatandaşı da kampanyaya katılmıştır.⁸⁶

Hindistan, Fas, Mısır, Tunus, Cezayir, Rusya, Singapur, Hollanda, Güney Amerika, Sudan, Üsküp, Bosna Hersek, Köstence, Kıbrıs, Viyana, Almanya, Amerika ve İngiltere deki Müslümanlar hattın yapımı için yardımda bulundular. Müslümanların dışında Almanlar Yahudiler bile yardımda bulundu. 1908 Yılına kadar toplanan bağış miktarı 1.127.893 lirayı buldu. Bağışta bulunanları ödüllendirmek, motivasyon sağlamak için nikel, gümüş, altın Hicaz demiryolu madalyaları yapılarak dağıtıldı. Bu madalyalar babadan oğluna veraset yolu ile geçiyordu.⁸⁷

Hicaz demiryolunun yapımına başlanmasıyla bağışların ve Ziraat Bankası'nın verdiği kredinin yeterli olmadığı görüldü. Bu yüzden üst düzey memur grubunun maaşlarından kesinti yapılmaya başlandı, resmi evrak ve kağıtlar bastırılarak satışa sunuldu, ilmuhaber adı altında iane pulları çıkarıldı, çeşitli isimlerde haraç ve vergiler konuldu, kurban derilerinin hasılatı bu fona aktarıldı. Bu çalışmalar sonucunda hattın fonunun 1/3'ü bağışlardan, 2/3'ü de diğer gelirlerden sağlandı. Başarılı bir yönetim sonucu, 1900- 1908 yılları arasında inşaat gelirleri giderlerinden fazla olarak gerçekleşti.⁸⁸

Demiryoluna 1.05 metre açıklıkta dar hatlı raylar döşendi. Diğer hatlara göre dar yapılmasının sebebi maliyetinin diğer hatlara göre daha ucuz olması ve yapımının daha kolay olmasıydı.⁸⁹

Demiryolunun teknik işlerinin idaresi ileriki yıllarda yabancılara çok zor verilen "Paşa" ünvanını alan Alman mühendis Meissner'e verildi. Projede onyedisi Türk diğerleri Avrupalı toplam 43 mühendis çalışıyordu. Zamanla Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Türk mühendislerin sayısı artmıştır. Hicaz demiryolunun işçiliğini büyük ölçüde askeri birlikler sağladı. Askerler genelde basit

⁸⁶ Yıldırım,**a.g.e.**,s.21. Özyüksel, **a.g.e.**,s.81-85.

⁸⁷ Gülsoy,**a.g.e.**,s.81-89. Yıldırım,**a.g.e.**,s.21.

⁸⁸ Özyüksel,**a.g.e.**,s.111-114.,Gülsoy,**a.g.e.**,s.91-99.

⁸⁹ Günçan,**a.g.e.**,s.13.,Conker,**a.g.m.**s.127.,Gülsoy,**a.g.m.**,s.680.

işlerde kullanılıyordu. Bu hatta çalışan askerlere cüz'i bir para ödeniyor ve askerden erken terhis ediliyordu. Askerlerin yanında yerli halkta demiryolu yapımına yardımcı oluyordu.⁹⁰

Demiryolu yapımına ilk Şam'ı Der'a arasında başlandı. 1903'de Amman'a, 1904 'de Maan'a varıldı. 1905' de de daha önce bir İngiliz kumpanyasına verilen Hayfa demiryolu tamamlandı. Der'a Hayfaya bağlanmış oldu. Bu bağlantı ile Hicaz demiryolu Akdenize ulaşmış oluyordu. Demiryolu Maan'a vardıktan sonra inşaat ve işletme işleri birbirinden ayrıldı. İlk kez 1 Eylül 1905 yılında yolcu ve yük taşınmaya başlandı.⁹¹

Hicaz demiryolu 31 Ağustos 1908'de Medine'ye ulaştı. Toplam 1464 kilometreyi bulan Hicaz demiryolu II. Abdülhamit'in tahta çıkışınının 33. yıldönümü olan 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan resmi törenle işletmeye açıldı. Bu hat I.Dünya Savaşı'na kadar çok yoğun kullanılmıştır.

Hicaz demiryolu hattı sonuç olarak şu şube hatlarından oluşmuştur.

Şam – Der'a – Maan- Tebuk- Medine (1307 km)

Der'a – Müzeyrep-Bisan – Afule – Hayfe (167 km)

Afule- Sille (40km)

Beledüş- Şeyh- Akka (17km)

Der'a-Eski Şam (33 km)

Bu hat 1320 kilometredeki Medine'de son bulmuştur⁹².

⁹⁰ “İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu...”,**a.g.e.**,s.13., “Türkiye'de Demiryolu'nun Geçirdiği Evreler...”,**a.g.m.**,s.914.

⁹¹ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000 ,s.18., Onur,**a.g.e.**s.26.

⁹²Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi , İktisadi Ve Sosyal Etkileri”, **Erdem**, No: 35, C: 12, Sayı: 35, Ankara,s.507.Onur,**a.g.e.**,s.27, Çolak,**a.g.m.**,s.31.

Hicaz demiryolunun maliyeti 3.357.819 liraya mal olmuştur.Yapılan ilave hatlar ve yan bağlantılarla 1916 yılında 1766 kilometreyi bulan demiryolunun toplam maliyeti 4.558.000 liraya ulaşmıştır.

II.Abdülhamit'in tahttan indirilmesine kadar "Hamidiye Hicaz Demiryolu" olarak anılan daha sonra da "Hicaz Demiryolu" olarak isimlendirilen hat, 1918'li yıllarda 1900 kilometreyi aşmıştır. Çok istenmesine rağmen Medine-Mekke, Mekke-Cidde hatları yapılamamıştır. I.Dünya Savaşı'ndan sonra imzalanan Mondros Mütarekesi'nin 16. maddesi gereğince 7 Ocak 1919'da imzalanan şartname ile Hicaz demiryolu üzerinde Osmanlı hakimiyeti son bulmuştur.⁹³

Hicaz demiryolu çok önemli siyasi, ekonomik, askeri ve toplumsal sonuçlar meydana getirmiştir. Bu sonuçlar şu şekilde özetlenebilir.

- Demiryolunun işletmeye açılması ile yol boyundaki Amman, Maan, Şam gibi yerleşimler gelişti ve ticari faaliyetlerinde büyük artışlar oldu.
- Üretilen mallar uzak bölgelere ulaştırıldı. İmar ve inşaatın artması, bir çok kamu binasının yapılması şehirlerde köklü değişimlere yol açtı.
- Hicaz demiryolu devlet tarafından yapılan ilk demiryoludur.
- Dini amaç ön plana çıkarılmıştır.
- Bu hat sayesinde bir kısım bedeviler yerleşik hayata geçtiler. Bunlar demiryolu boyunca yerleştiler.
- Yabancı devletler, tarafından yapılan demiryollarında görülmeyen, istihdam edilmeyen pek çok Türk mühendis kullanıldı. Demiryolu Türk mühendislerin yetişme, tecrübe kazanma yeri oldu ve Cumhuriyet dönemindeki demiryolculuğun temeli atılmış oldu. Hicaz demiryolu sayesinde bir çok değerli bilgili türk demiryolcular yetişmiştir. Bu hat yapılıncaya kadar Türkler demiryolu yapamaz ve işletmez olan yerleşik düşünce yıkılmıştır⁹⁴.

⁹³ İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu...,**a.g.e.**,s.16.

⁹⁴ M.Ferit Bey, "Memleketimizde Şimendifercilik ve Demiryollar Mecmuası, **Demiryolları Dergisi**,C:6.,Sayı:61,1930,s.24.Geniş Bilgi İçin Bkz.,Metin Avcıoğlu, "Ülkemizin Modern Mühendislik Tarihi Açısından İlk Örnek:Hamidiye Hicaz Demiryolu;Projesi ve İnşası İle Mühendislik Eğitimine Katkıları",**Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**,C.I.,Ankara,2006.

- Bu proje sayesinde asker sevkiyatı hızlanmış. O bölgede çıkan isyanlar bastırılmış, tam olmasa da otorite kurulmuştur.
- Hicaz demiryolu İslam alemini, ortak hedef ve düşünce etrafında toplamış, bir çok insanın hareket noktası olmuştur.

Bugün Hicaz demiryollarına baktığımızda Suriyede kalan hat, Hicaz Demiryolu Genel Müdürlüğü adı altında turistik olarak işletilmektedir. Suriye sınırından Suudi Arabistan sınırına kadar olan Ürdün'deki Hicaz demiryolunda işletme devam etmektedir. Suudi Arabistan sınırları içerisinde kalan demiryolu ise atıl durumdadır. Hayfa ve Kudüs önemli birer istasyon olarak varlıklarını devam ettirseler de yaşanan savaşlar neticesinde hat kullanılamaz hale gelmiştir. Bunun yanı sıra Türk demiryolculuğunun ilk teknik ve yönetici kadroları Hicaz demiryollarının yapımı sırasında oluşmuştur. Kurtuluş Savaşı sırasında bu kadrolar çok başarılı işler yapmışlardır.

5. Anadolu-Bağdat Demiryolları

Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapılmasının nedenlerine bakmak için, o dönemde ki iç ve dış gelişmelere bakmak gerekir. Bu dönemde Osmanlı'da Abdülhamit padişahtır ve kuvvetli bir Jöntürk muhalefeti vardır. Abdülhamit Pan İslamizm politikasını izlerken, İngiltere, Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasını terk etmiştir⁹⁵.

Almanya İmparatorluğu ise 1871'de Prusya'nın egemenliği altında federal bir devlet olarak kurulduğu zaman; dünyanın belirli kolonileri büyük devletler arasında bölünmüş durumda idi. Almanya bir çok uğraştan sonra ancak Afrikada birkaç parça yer ile Avustralya adalarından bir ikisini elde edebilmişti. Buna rağmen Almanya

⁹⁵ Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", **Osmanlı İktisad 3**, Yeni Türkiye Yay., Ankara, s.663. Geniş Bilgi İçin Bkz., Erward Mead Earle, **Bağdat Demir Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, Türkçeye Çev., K.Yargıcı, N.Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003.

sanayisi her geçen gün büyümüşü. Hammaddeleri ucuza verecek pazar arayışında idi.⁹⁶

Almanya'da II.Wilhelm'in 1888 yılında imparator olması ile birlikte, statükocu politikaların yerini yayılcı politika almıştır.Yayılcı politikaya dönüş büyüyen ve gelişen sanayi ile ortaya çıkan pazar ve hammadde sorunu idi. Bir çok bölgenin paylaşılması Almanya'yı başka politikalar üretmeye zorladı. Osmanlı Devleti'nin yer altı yer üstü kaynakları, büyük ve dinamik nüfusuyla Almanya için büyük önem kazanmıştı.⁹⁷

19 Yüzyılın sonunda Almanya'nın büyük şirketleri, bankaları, ve bunların içinde bulundurduğu irili ufaklı konsorsiyumlar (Ortaklıklar) Osmanlı ülkelerinin zenginliklerinden faydalanmak için harekete geçtiler. Hammadde ve ulaştırma alanı İngiliz ve Fransızlar tarafından bölüşülmüştü. Osmanlı'nın ve Mezopotamya'nın yer altı ve yer üstü kaynakları Almanya'nın dikkatini çekiyordu. Osmanlı, tam olarak elde edilmemiş bakir bölgelere sahipti.⁹⁸

Almanya aynı zamanda sanayi için gereken pamuk, ipek ve buğdayı da Osmanlı Devleti'nden sağlamayı düşünüyordu. Bundan başka, bu geniş amaçları elde edebilmek için kurulan bir çok şirket ve bunların kullanacakları bir çok memur, müdür, işçi gibi Alman vatandaşının Osmanlı'ya gelip yerleşmesi için zemin hazırlama çabası içindeydi.⁹⁹

Abdülhamit ve Osmanlı idarecileri, ülkede giderek artmakta olan iç ayaklanma ve karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı hızlı asker sevkiyatı ile önlenebileceğini düşünüyorlardı. Ayrıca demiryolu ile mali sıkıntıların düzeleceği, üretimle beraber aşar vergilerinin artacağı düşünülmekteydi. Osmanlı yöneticilerinin demiryoluna duydukları ilgi yukarda görüldüğü gibi yönetim ve stratejik kaygılardır. İngiltere Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü koruma politikasını bırakarak kendisi için

⁹⁶ Conker,**a.g.m.**,s.223.

⁹⁷ Özyüksel,**Hicaz Demir...**,s.18-19.

⁹⁸ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğun'da Alman Nüfuzu**, İletişim Yay.,İstanbul,2003, s. 127-128.

⁹⁹ Conker,**a.g.m.**s.223.

stratejik önem taşıyan bölgeleri ele geçirmek için çalışmaya başlamıştır. Kıbrıs'ın yönetimini ele geçirmesi, Mısır'ı işgal etmesi İngiltere'ye duyulan güveni iyice azaltmıştır. Bu güvensizlik Fransa ve Rusya için de geçerli idi. Osmanlı artık Almanya'yı bir kurtuluş olarak görüyordu.¹⁰⁰

Osmanlı Devleti üzerinde bir emeli bulunmayan tek ülke Almanya kalıyordu. Ayrıca Almanya'nın sömürgeleri arasında Müslüman toprakları bulunmuyordu. Hıristiyan unsurlar Osmanlı'dan koştukça nüfus dengesi Müslümanlar lehine değişiyordu. İngiltere ve Fransa bu dengeyle Müslüman unsurları Osmanlı'dan koparmak için uğraşırken, Almanya bu tarz girişimlerden uzak durmuş ve Osmanlı Devletine yaklaşmışlardır.¹⁰¹

Osmanlı Devletinde bu şartlar altında Anadolu-Bağdat demiryolunun yapımı gündeme gelmiştir. Bu hat, hem uzunluğu hem de siyasi ve ekonomik anlamıyla çok önemli idi. Akdeniz ile Basra Körfezi'ni, yani Avrupa ile Hindistan'ı birleştirmek bu hatla sağlanıyordu. Bu hattın projeleri ilk defa Hindistan'la alakadar olan İngilizler tarafından yapılmıştır. İngiliz Francis Chesney, 1830 senesinden 1862 senesine kadar defalarca seyahatler yapmış Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlamak üzere hükümete bir çok proje götürmüştür. Osmanlı Hükümeti'nden de iki kez demiryolu imtiyazı almış ama başarılı olamamıştır¹⁰².

Süveyş Kanalı'nın Fransızlar tarafından 1859 tarihinde açılması ile birlikte Hindistan'a giden en kısa yolu ele geçirmek için faaliyetlerini artırmıştır. Süveyş Kanalı'nın en büyük muhalifi olan R.Stephenson Fransızlar'ın elinde bulunan Süveyş yoluna rakip olmak üzere Üsküdar'dan başlayarak İzmit-Aksaray-Fırat Vadisi-Bağdat-İran ve Bülucistan'dan geçerek Kalküta'ya gidecek bir demiryolu kurgulamış, proje haline getirmiş fakat bu da İngiliz-Fransız rekabetinden dolayı gerçekleşmemiştir.¹⁰³

¹⁰⁰ Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demir...",s.663.

¹⁰¹ Özyüksel,**Hicaz Demir**...,s.19.

¹⁰² Habib Germeyanlıgil, "Lozan ve Ulaştırma", **Demiryolu Dergisi**,C:21, Ekim 1947,s.264.

¹⁰³ Bekir Sıtkı Baykal, "Anadolu – Bağdat Demiryollarına Tarihsel Bir Bakış", **Demiryollar Dergisi**, Mayıs:1936,C.12.,Sayı:135-136,s.121.

Almanya sıcak denizlere, etkisi altına aldığı Osmanlı ülkelerinden geçireceği demiryolu hattıyla ineceğini planlıyordu. Almanya Osmanlı imparatorluğu'nda elde edilen demiryolu imtiyazlarının, hattı yapacak olan ülkenin o bölgeyi nüfuz alanı haline getireceğini biliyordu. Önünde İngiltere ve Fransa gibi iki tane örnek vardı. Ayrıca bu kez konuşulan hat İstanbul'dan başlayıp Konya üzerinden Basra Körfezi'ne kadar ulaşacaktı. Bu yol boyunca insanların oluşturacağı potansiyel talep, bölgenin hammaddesi, Adana ve Konya'nın pamuğu ve Mezapotamya'nın petrolü, Bağdat demiryolunun imtiyazını alan aynı zamanda Hindistan yolunu kontrol altına alacak olması hattın önemini daha fazla artırıyordu.¹⁰⁴

Sultan Abdülaziz, 1871 yılında İstanbul-Bağdat arası demiryolu hattını yapmak için bir irade yayınladı. Bu hat, yan hatlarla Basra Körfezi , Karadeniz ve Akdenize bağlanacaktı. Devlet tarafından karşılanacak olan hattın Haydarpaşa'dan İzmit'e doğru yapımına başlandı. Haydarpaşa-İzmit hattı iki senede bitirilebilmiştir. Durumu gören Abdülaziz, Wilhelm Von Pressel'i 1827 tarihinde İstanbul'a getirdi. Pressel'i Bağdat hattı ile ilgili proje hazırlamakla görevlendirdi. Ortaya çıkan projeye göre hat Haydarpaşa'dan başlayarak Ankara, Sivas, Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. Maliyette kilometre başına 90. 000 frank hesap edilmişti. Osmanlı maliyesinin bu yükü kaldırması mümkün değildi. Haydarpaşa- İzmit hattının iki yılda bitirilebilmesi, yapımına başlanan hatların parasızlık yüzünden yarıda kalması, Pressel'e hazırlatılan devlet eliyle demiryolu yapım işi sona ermiş, Avrupa sermayesi olmadan bu hattın bitirilebilmesinin olanaksız olduğu anlaşılmıştır¹⁰⁵.

1881 yılında Duyunu Umumiye idaresinin kurulması ile Avrupalılar, Osmanlı topraklarından geçecek Hindistan yolunun inşası için tekrar harekete geçmişlerdir. Birkaç sene içerisinde arka arkaya İngiliz ve Fransızlar tarafından çeşitli demiryolu projeleri Osmanlı Hükümeti'ne teklif edilmiştir. İngiliz ve Fransızlar, hattın başlangıcını Akdeniz'de bir limandan başlatmak istiyorlardı. Burada amaç Hindistan yolunu kontrol altına almaktı. İmtiyaz başvurularının içinde Alman George Von

¹⁰⁴ Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demir...",s.663.

¹⁰⁵ Edward Mead Earl, "Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik", **Demiryollar Dergisi**, Çev: Münir Reşit ,Temmuz-Ağustos 1932,C.8.,Sayı:89-90,s.328.

Simens başkanlığındaki Deutsche Bank İzmit – Ankara, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun yapım ve işletmesi imtiyazını aldı. Almanların Anadolu Demiryolu imtiyazını almasıyla, demiryolu macerası başlamış oldu. Yapılan imtiyaz anlaşmasına göre kilometre garantisi 15.000 frank olacak ve hatların geçeceği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarından toplanan aşar gelirleri ile karşılanacaktı.¹⁰⁶

Ankara hattını gerçekleştirecek konsorsiyumda Deutsche Bank'ın dışında, Deutsche Vereins Bank ile Württembergische Vereins Bank bulunuyordu. Bu konsorsiyuma Wiener Vereins Bank'ında katılması ile Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da ki İstanbul-Belova hattının hisselerini satın alarak ele geçirdiler. İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan hattı ele geçiren Almanlar, Asya bağlantısına artık daha rahat ulaşabilecekti.¹⁰⁷

Bu konsorsiyum (Ortaklık) 1889' da Anadolu Demiryolu şirketini kurdu. 27 Aralık 1892'de Ankara hattı açıldı. Bu hat şüphesiz Ankara'da kalmayacak, Basra Körfezi'ne kadar uzanacaktı. Bu düşünce 2 Temmuz 1890 tarihinde İzmit-Adapazarı açılışında Nafia Nazırı Raif Paşanın nutku ile dünyaya ilan edilmiştir.

Anadolu Demiryollarını alan Almanların Raif Paşa'nın da nutkuyla Bağdat demiryolu imtiyazına talip olması İngiliz, Fransız ve Rusya'nın yoğun tepkisini çekmiştir. İlk tepki Rusya'dan gelmiştir. Bağdat demiryolu ile Rusya'nın açık denizlere ulaşım yolu kapanıyordu. Ayrıca bu hattın Sivas yolu ile Bağdat'a uzatılmasına da sert tepkide bulunmuştur. Almanya'nın başında bulunan Bismark, Rusya'nın verdiği önemden dolayı, Bağdat demiryolunun Konya-Adana yolu üzerinden yapılacağını bildirdi. Rusya'nın ısrarı üzerine Osmanlı da şark bölgesinde ve karadeniz sahilinde demiryolu inşaa etmek isterse bu inşaat ya devlet eliyle ya da Rus girişimcilerine yaptırmak mecburiyetini kabul etmişti.

İngiltere ise Anadolu Demiryolu hattı başladığında Almanya'dan hiç şüphe duymamış, hatta Anadolu hattının inşaa için gereken para için yardımda bile

¹⁰⁶ Baykal,**a.g.m.s.**122., Özyüksel,**a.g.e.s.**,20.,Yıldırım,**a.g.e.s.**15.

¹⁰⁷ Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demir....",s.668.

bulunmuştu. Bununla beraber Almanların Bağdat üstünden Basra Körfezi'ne ulaşma emellerini anlayınca İngilizler'de Anti- Alman kamuoyu oluşmuştur. Yardımları kesmişler ve çok sert muhalefete başlamışlardır. İngiltere, Fransa ve Rusya'nın direnişi Bağdat demiryolunu diplomatik sorun haline getirmiştir.¹⁰⁸

İngiltere ve Fransa Abdülhamit'i donanmalarını İstanbul'a getirmekle tehdit ettiler. İngiliz, Fransız ve Rus büyükelçiler ortak bir cephe oluşturarak hattın Almanların eline geçmesini engellemeye çalıştılar. Uzun bir mücadeleden sonra İngiltere, Mısır'da askerini çoğaltabilmek için Almanya'nın siyasi yardımına ihtiyacı olduğu için zamanla kendini geri çekmiştir. Fransızlar ise kendilerine verilen İzmir-Kasaba hattının Alaşehir'den Afyonkarahisar'a uzatılması imtiyazı verilerek memnun edilmiştir.¹⁰⁹

Bu sorun çözüldükten sonra M. Kaulla ile Osmanlı Hükümeti arasında 1893'de Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarının inşaa ve işletme imtiyazları imzalanıyordu. Ankara ile Kayseri arası Alman şirketleri tarafından maliyetinin fazla olacağından inşaa edilmemiştir. Eskişehir-Konya hattı hemen başlanmış Fransız hattından önce Afyon'a ulaşmıştır. Eskişehir- Konya ve Kütahya iltisak hattı (445 km) 1896'da işletmeye açılmıştır.

Anadolu Demiryolu şu şube hatlarından oluşmuştur.¹¹⁰

Haydarpaşa-Ankara (576 km)

Feneryolu-Fenerbahçe (2 km)

Arifiye-Adapazarı (9 km)

Eskişehir-Konya (433 km)

Alayurt-Kütahya (10 km)

Anadolu- Bağdat demiryolu hattının, Musul-Bağdat-Basra kısmının yapımını İngiltere, Fransa ve Almanya'nın dışında Osmanlı devlet adamları da çok istiyor ve bu konu ile yoğun bir şekilde meşgul oluyorlardı. Bağdat Valisi Mithat Paşa,

¹⁰⁸ Baykal,**a.g.m.**s.122.,Yıldırım, **a.g.e.**s.15. Habib Germiyanlıgil, Lozan ve Ulaştırma, **Demiryolu Dergisi**, Ekim-1947, C.21 , Sayı: 264, s.7.

¹⁰⁹ Baykal,**a.g.m.**s.123.

¹¹⁰ "Demiryollarımız 132 Yaşında..."**a.g.m.**,s.5.,Üner,**a.g.m.**,s.12.,Çolak,**a.g.m.**,s.32.

Bağdat'a kadar demiryolu döşenmesini, bunun İmparatorluk için çok öneme sahip olduğunu savunuyordu. Osmanlı yöneticileri, bu hat için yabancı yatırımcılara gerek duyulduğunu ve tedbir alınırrsa başarılı olunabileceğini savunuyorlardı.

II. Abdülhamit'in veziri Hasan Fehmi Paşa, Bağdat demiryolu ile ilgili hazırladığı raporda demiryolu hattı için iki güzergah önermiştir. Birincisi İzmir-Afyonkarahisar-Eskişehir-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul ve Bağdat hattı idi. İkinci alternatif ise, İzmir-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Adana-Halep-Bağdat hattı idi. Birinci hat, hem daha pahalı hem de askeri bakımdan sınırlara yakın olduğu için daha tehlikeli idi. Yapılan çalışmaya göre hattın yaklaşık maliyeti 46.788.897 Osmanlı lirası idi. İmtiyaz olarak da yabancı şirket kendi işleri için demiryollarına telgraf hattı, posta hizmeti götürebilir ama Osmanlı Devleti'nin faaliyet alanına giremezdi. Bir ihtilaf durumunda yetkili, Osmanlı mahkemeleri olacaktı. İmtiyazı alan şirket orman ve madenlerden yararlanabilecekti. Bu çalışma daha sonra Almanlarla imzalanan imtiyaz anlaşmasına model olmuştur.¹¹¹

1893-1898 yılları, Osmanlı'da demiryolu imtiyazlarının durduğu dönemdir. İmparatorluk bu yıllar arasında Ermeni meselesi, Türk-Yunan Harbi gibi büyük sorunlarla uğraşmakta idi. Türk-Yunan savaşının sona ermesi ile bu savaşta demiryollarının faydası görülmüş ve hemen demiryolu ile ilgili faaliyetlere tekrar başlanmıştır. Abdülhamit'in amacı; Bağdat demiryolunun imtiyazının tekrar gündeme gelmesi ve imtiyazın Almanlara verilmesiydi. Bu dönemde Almanya'nın Osmanlı büyükelçiliğine atanan Marschall 14 yıl sürecek olan görevi süresince, Bağdat demiryolu ile meşgul olmuş, Alman dışişlerine Bağdat demiryollarının yapımı sonrası kazanımlarla ilgili onlarca rapor yazmıştır.¹¹²

1898 yılında Alman İmparatoru Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret Osmanlı Alman ilişkilerinde yakınlaşmayı sağlamıştır. Wilhelm, Anadolu Demiryolu şirketinin tahsis ettiği özel bir vagonla geziye çıkmış, Anadolu'nun

¹¹¹ İlber Ortaylı, "Haydarpaşa- Bağdat", **Demiryol Tren Çağı**, Yapı Kredi yay.,İstanbul,Mart-2003, s.26-27.

¹¹² Baykal,**a.g.m.s.**124.

içlerine kadar gitmiştir. Daha sonra da yatla Hayfa limanına geçerek gezisine Kudüs, Beyrut ve Şam illeriyle devam etmiştir. Bu geziler bir gövde gösterisine dönmüş ve Avrupa ülkelerinin tepkisini çekmiştir. Bu gezinin sonucunda Haydarpaşa Limanı imtiyazı Anadolu Demiryolu şirketine verilmiştir.¹¹³

Aynı şirket, birkaç ay sonra Bağdat demiryolu için Babıaliye başvurmuştur. İngilizler de kilometre garantisi olmadan karşı başvuruda bulunarak işi engellemeye, sürüncemede bırakmaya çalıştılar. Oysa gelişmeler Abdülhamit'in imtiyazı İngilizlere vermeyeceğini gösteriyordu. Nitekim 25 Kasım 1899'da Konya'dan Basra'ya uzanan hattın yapım ve imtiyazı Deutsche Bank'a verildi. Ön sözleşme 23 Aralık 1899'da imzalandı. Kesin anlaşma ise üç yıl sonra 21 Ocak 1902 de imzalanmıştır.¹¹⁴

Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi'ne imtiyaz verilen hat Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Tel Habeş- Nasibin (Nusaybin) – Musul - Tikrit(Tekrit)-Sadiye Bağdat -Kerbela-Necif-Basra ana hatlarıyla ve civar merkezlere bağlayan şube hatlarından oluşuyordu. Ayrıca Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin'e uzanan hatlarda öncelik elde etti.¹¹⁵

Almanya Bağdat demiryolunun imtiyazını imzalamasıyla çok önemli imtiyazlar elde etmiştir.

- Hat 99 yıllığına, yapım ve işletme olarak verilmiştir.
- Bağdat ve Basra'da liman yapma hakkı da Almanya'ya verildi.

¹¹³ Andre Autheman, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Bankası Bank-ı Osmanî-i Şahane**, Çev. Ali Berktaş, Ofset Yapımevi, İstanbul, 2002, s.184., Edward Mead Earl, Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik (Almanya Hükümetinin Alakası) , **Demiryolları Dergisi**, Çev: Münir Reşit ,I.Teşrin 1932,C.8.,Sayı:92,s.158. Özyüksel,**a.g.m.**,s.669.

¹¹⁴ Çolak,**a.g.m.**s.32., Yıldırım,**a.g.e.**,s.18., Autheman,**a.g.e.**s.184., Edward Mead Earl, Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik (Sultan İmparatorluğunu Terhin Ediyor Rekabette Almanya Galip Çıkıyor), **Demiryolları Dergisi**, Çev: Münir Reşit ,I.Kanun 1932,C.8.,Sayı:94,s.566-569.

¹¹⁵ Lothar Rathman, **Berlin-Bağdat-Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Çev. Rakıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s.75.

- Hükümet inşaatın finansmanına katılarak, her kilometre için değeri 275.000 frank olan Osmanlı tahvilleri çıkaracaktı. Bunun karşılığı olarak da demiryolu gayri menkulleri ipotek edilecekti. Ayrıca hattın geçeceği miri arazi şirkete bedelsiz olarak verilecekti.

- Madenleri, taş ocakları ve ormanları işletme hakları Almanlara verildi.

- Petrol arama ve çıkarma imtiyazı da verildi.

- En son olarak da Konya ovasının sulama imtiyazı Almanlara verilmiştir.¹¹⁶

Şimdiye kadar İngiliz ve Fransızlara verilen demiryolu imtiyazlarına bakıldığında (imtiyaz süresi, ödeme şekli, imtiyaz hakkı gibi) genelde birbirine yakın tavizler verilmiştir. Almanya ile yapılan demiryolu imtiyazında ise bu bozulmuş; liman yapmak, petrol aramak ve çıkarmak gibi özel imtiyazlar almıştır. Bu imtiyaz o kadar ileri gitmiştir ki, Almanya demiryolu hattına kendi vatandaşlarını yerleştirmek bile istemiş fakat bu kadarına da Osmanlı hükümeti izin vermemiştir.

Bağdat hattına, 200 kilometrelik Konya-Bulgurlu hattı ile başlanmıştır. Konya-Bulgurlu hattı, demiryolu yapımına uygun olduğu için 19 ayda tamamlanabilmiştir. Hattın yapımı için kullanılan tahviller I.II.ve III. Dönem tahvilleri olarak çıkarıldı. Konya-Bulgurlu hattının hızlı ilerlemesi de tavillerin satışını hızlandırmıştır.¹¹⁷

1902'de İngiltere projeyi engellemeyi bırakmış, Fransa ile beraber sermaye koymayı kabul etmiştir. Anadolu Şirketi'nin de hissedar olacağı, Bağdat Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında kesin mukavele 5 Mart 1903'de imzalanmıştır. Bu mukaveleye göre sermaye dağılımı Almanya %25, Fransa %25,

¹¹⁶ Geniş Bilgi İçin Bakınız, Edward Mead Earle, **Bağdat Demir Ve Petrol Savaşı (1903-1923)**, Örgün Yay.,İstanbul, 2003.

¹¹⁷ Ortaylı,**a.g.e.**,s.152-153.

İngiltere %25, Osmanlı Devleti %15, Avusturya ve İsviçre %10 olarak düzenlenmiştir.¹¹⁸

Konya-Bulgurlu hattından sonraki bölümlerin inşaatına devam edilemedi. Çünkü bu hattın sonraki bölümleri en zor ve maliyeti çok yüksek bölümlerdi. Demiryolu hattının tamamlanması için yaklaşık 600 milyon franklık bir sermaye gerekiyordu. Almanya'nın bunu sağlaması mümkün görünmüyordu. Osmanlı maliyesinin de bunu karşılaması mümkün değildi. Almanya, İngiliz ve Fransız sermayesini Bağdat demiryoluna ortak etme çabasına girmiştir. Taraflar arasında 3 Haziran 1908 tarihinde inşaatın devam edilmesi konusunda ek sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre Bulgurlu-El Helif arasındaki Toros ve Avanos dağlarından dolayı 840 kilometrelik zor ve pahalı hattın inşaa koşulları belirleniyordu. Garanti kilometre sorunu da Bağdat Demiryolu şirketinin sağlayacağı kredi ile çözülecekti. Bu hat 8 yılda bitirilecekti.¹¹⁹

Osmanlı Devletinde Jön Türk iktidarı ile birlikte Almanya ile sorunlar yaşanmıştır. Muhafız mebuslar, Bağdat demiryolunu verilen imtiyazları çok yönlü eleştirmeye başladılar. Bu süreç Deutsche Bank'ın Osmanlı'ya borç vermeğe 1911 tarihine kadar devam etmiş ve 1911 yılından sonra Almanya ile ilişkiler tekrar eski haline gelmiş Bağdat demiryolu görüşmeleri tekrar başlamıştır.¹²⁰

Bu görüşmeler sonucunda 21 Mart 1911'de yeni bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre hattın Bulgurludan sonraki bölümünün yapımı da piyasaya sürülecek tahvillerle sağlanacak, Osmanlı herhangi bir bölgenin gelirini veya taşınmazını ipotek göstermeyecekti. Bu şartlar altında inşaat tekrar başladı.¹²¹

İnşaatın tekrar başlaması ile İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya aralarındaki sorunları teker teker çözülmüştür. Rus-Almanya anlaşması, Fransa ile Almanya arasında anlaşmayı sağlamış 15 Şubat 1914 tarihinde yapılan anlaşmayla taraflar birbirlerinin nüfuz bölgelerini kabullenmişlerdi. 15 Haziran 1914 tarihinde ise

¹¹⁸ Autheman,**a.g.e.**,s.186.,Çolak,**a.g.m.**,s.33.

¹¹⁹ Onur,**a.g.e.**,s.23.,Çolak,**a.g.m.**,s.32.

¹²⁰ Özyüksel,**a.g.m.**s.671.

¹²¹ Rathman,**a.g.e.**,s.100.

Almanya-İngiltere tamamen anlaşmışlar, Bağdat demiryolunun Basra'da sona ermesi Almanya tarafından kabul edilmiştir. Ayrıca İngiltere'nin izni olmadan hatlar körfeze ulaşmayacak ve liman inşaa edilmeyecekti.¹²²

Bu anlaşma, uygulamaya girmeden I. Dünya Savaşı çıkmış ve uygulama fırsatı bulamamıştır. Savaş sırasında askeri amaçlarla döşenmeye devam etmiştir. Toros ve Avanos tünellerini büyük kısmı bu dönemde açılmıştır. Savaşta Anadolu – Bağdat demiryolu aradaki kesintili hatlardan dolayı verimli kullanılamamıştır. Savaş nedeniyle bitirilemeyen Bağdat demiryolunun Musul-Bağdat kısmının inşası Temmuz 1940'da tamamlanmış ve Haydarpaşa-Bağdat arasındaki ilk yolcu treni 17 Temmuz 1940'da hareket etmiştir.¹²³

Bağdat Demiryolu 1914 yılına geldiğinde şu şubelerden oluşmuştur:¹²⁴

Bulgurlu-Ulukışla-Karapınar (91 km)

Durak-Yenice (18 km)

Adana-Mamure (151 km)

Toprakkale-İskenderun (59 km)

Raco-Halep-Telebyat (304 km)

Bağdat-Somra (120km)

Sonuç olarak; Anadolu- Bağdat Demiryolu projesi İngiliz, Fransız ve Rusya'nın nüfuz sahasına giriyor ve Osmanlı üzerindeki siyasi, iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara ulaşıyordu. Bu yüzden hattın başlangıcından sonuna kadar sürekli nüfuz kavgaları olmuş, ülkeler, kendi menfaatleri doğrultusunda karar ve imtiyazlar aldırılmaya çalışmışlardır. Bu kararları alırken veya aldırırken toprağın gerçek sahibi olan Osmanlı'nın görüşünü alma gereğini bile duymamışlardır. Bu

¹²² Özyüksel, **a.g.m.**, s.672.

¹²³ Çolak, **a.g.m.**, s.33.

¹²⁴ "Türkiye'de Demiryollarının Geçirdiği Evreler...", **a.g.m.**, s.917., Onur, **a.g.e.**, s.24.

mücadele ile Avrupa devletlerinin arası açılmış; Osmanlı Devleti hakkında besledikleri hırsları, emelleri ve amaçlarını ortaya çıkarmışlardır.

Anadolu-Bağdat demiryolu, özellikle Anadolu’da yararlı sonuçlar sağlamıştır. 1911 Ankara hattı,1912 Eskişehir hattı ve Konya hattının gelirleri öngörülen kilometre garantisini aşmış ve 1913 yılından sonra Osmanlı kilometre garantisi vermediği gibi, kardan da payını almıştır. Anadolu hattı ilerledikçe yol boyunca sulama kanalları açılmış, yeni tarımsal faaliyetler başlamıştır. Kurak olan bu hat, verimli olan İzmir-Kasaba hattından daha fazla kazanç sağlanmıştır. Bunun da sonucu olarak pamuk üretimi iki misline çıkmış, hububat, meyve ve sebze miktarı %100 artmıştır.¹²⁵

Bütün bu göstergeler Almanya ile ticareti artırmıştır. 1880’de Almanya ile Osmanlı arasındaki ticaret 8.500.000 frank büyüklüğünde iken 1900 yılında 78.000.000 franga yükselmiştir. 1887 yılında Osmanlı ithalatının %6 sı Almanya ile yapılırken, 1910 yılında bu rakam %21’ e çıkmıştır. Aynı dönemde, İngiliz ticareti %61’den %35’e, Fransız ticareti %18’den %11’ e düşmüştür. Anadolu’nun bir çok yerinde İngiliz ve Fransızların elinde olan ticaret Almanların eline geçmiştir. Alman bankaları, Alman tacirlerine çok büyük kolaylıklar ve teşviklerde bulunuyorlardı.¹²⁶

Bağdat demiryolu projesi sadece döşenen demiryollarının ötesinde, yol boyunca yapılan hastaneler, lojmanlar ve sulama tesisleriyle işleyen bir hat olmuştur. Bu hat ilerledikçe yol boyunca Çarlık Rusya’sından ve Rumeli’den gelen göçmenler yerleştirilmiş, bu da Anadolu’nun ekonomik ve sosyal düzeyini yükseltmiştir. Ayrıca demiryolu ile o bölgelerin güvenliği de sağlanmış oluyordu.

Almanlar, Anadolu-Bağdat Demiryolu’nun başından sonuna kadar büyük bir zeka ve incelikle politikalar üretmişlerdir. Kendilerini ilgilendiren konular dışında hiçbir konuya karışmamışlar, Osmanlı’nın iç işlerine müdahale etmemişlerdir. Osmanlı’nın gururunu zedeleyecek hiçbir davranışta bulunmamışlardır. Demiryollarının imtiyaz ve yapımı dışında Osmanlı ordusunda görev yapan Alman

¹²⁵ Ortaylı,**a.g.e.**,s.168.,Ortaylı,**a.g.m.**,s.27-28.

¹²⁶ Conker,**a.g.m.**,s.224.

komutanların etkisiyle, Almanya ile ekonomik ilişkilerin gelişmesinin yanı sıra politik etkiyi de beraberinde getirmiştir. Bu etkiler, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı yöneticilerinin Almanya'nın yanında yer alması şeklinde tezahür etmiştir.

C. DEMİRYOLLARININ OSMANLI DEVLETİNE ASKERİ-EKONOMİK VE TOPLUMSAL ETKİLERİ

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımına önem verilmesi ve demiryolunun yapımı için, yabancı devletlere sınırsız imtiyazların önemli iki tane sebebi vardır. Bunlar ekonomik ve stratejik sebeplerdir. En genel anlamıyla merkezi otoriteyi kurmak ve kötü giden ekonomiyi toplanacak olan vergilerle düzeltebilmektir. Osmanlı yöneticileri kurtuluşu demiryollarında görmüşler ve Osmanlı'nın aleyhine olan bir çok şeyi kabul etmek zorunda kalmışlardır. Yukarıda bahsettiğimiz demiryolu hatlarına baktığımız zaman; İngiltere, Fransa ve Almanya'nın çıkarlarına göre yapıldığı Osmanlı'ya görüşünün bile sorulmadığı görülmektedir. O yüzden hatlar sistemsiz ve düzensizdir.

Demiryollarını yapmak için taviz alan ülkeler ise olaya emperyalist yaklaşımla, ekonomik kaygılarla ve en önemlisi de 1914 yılına kadar sürecek olan Avrupa merkezli standardizasyon politikalarıyla bakmışlardır. Avrupa'ya göre bütün dünya beyaz adama benzemeli idi, bütün dünya Avrupalaşmalı ve onların belirlediği standartlara uymalı idi. Bu bakışla Osmanlı'ya demiryolu yapımına girişen devletler kendi menfaatları doğrultusunda hatlar döşemişlerdir. Bazen kendi aralarında çıkar çatışmaları yaşanmış, bunu gene Osmanlı'dan tavizler alarak çözmüşler topraklarında demiryolu yaptıkları imtiyazlar aldıkları Osmanlı'ya fikirlerini bile sormamışlardır¹²⁷. Demiryolları'nın Osmanlı'ya askeri, ekonomik ve toplumsal etkileri olmuştur. Bu etkiler Osmanlı idaresinde ve toplum yaşamında derin izler bırakmıştır.

¹²⁷ Bülent Can Bilmez, "Suya Düşen "Tatlı Hayat" Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23), **Kekibeç**, S.11,Ankara,2001,s.168.

Demiryollarının Osmanlı'ya ilk olarak askeri etkilerinden bahsetmek gerekir. Çünkü demiryolu yapımından en büyük beklenti, merkezi otoritenin kurulması idi. Yani Osmanlı Devletinin stratejik ve yönetsel beklentileri, devletin gücünün en uçra noktaya kadar gitmesiydi. Demiryolu stratejik bir ulaşım aracı idi. Orduda Askeri Şimendifer anlayışı gelişmiş ve kendi bünyesinde yapılanmıştır.

Demiryolu hatlarının yavaş yavaş tamamlanmasıyla bu büyük ölçüde gerçekleşmiştir. Artık Osmanlı, demiryollarıyla hızlı ve çok sayıda askerin sevkini sağlıyordu. İlk olarak Anadolu'da Zeybek, Yörük, Çerkez çeteleri ve Rum çetelerinin isyanları bastırılmıştır. Savaş alanlarına da hızlı ve çok sayıda asker sevk edilebiliyordu. Bunun ilk örneği 1897 yılında Türk- Yunan savaşında yaşanmış, Osmanlı ordusu demiryolu sayesinde hızla cepheye ulaşmış ve zafer kazanılmıştır. Demiryollarının askeri ve stratejik önemi, sırasıyla Balkan savaşları, I. Dünya Savaşı ve son olarak da Kurtuluş Savaşı'nda daha iyi görülmüştür¹²⁸.

Osmanlı'da demiryolları ekonomik olarak da bir çok değişiklikler getirmiştir. Öncelikle tarımsal olarak büyük bir gelişme görülmüştür. Demiryolunun getirmiş olduğu ucuz ve hızlı taşımacılık Osmanlı'da bir çok yeni tarım alanlarının açılmasına yol açmıştır. Bunun paralelinde tahıl üretimi artmıştır. Önceden tahıl üretimi hayvan üstünde kısa mesafelere yapılabiliyordu ve tarım alanı geniş değildi. Demiryolu, hem ekim alanını genişletmiş hem de hızlı ve ucuz taşımacılıkla mesafeyi uzatmıştır. Artık tahıl üretimi, demiryollarıyla o kadar gelmişti ki; bırakın İstanbul'un tahıl ihtiyacını karşılamayı, Avrupa'nın da tahıl ihtiyacını karşılamaya başlamıştır. 1902 yılına gelindiğinde 50 bin ton olan tahıl üretimi, 400 bin tona çıkmıştır.

Bu ekonomik değişimle beraber çiftçilik mesleği cazip hale gelmiştir. Osmanlı'da yeni çiftçi aileler oluşmaya başlamış, gün geçtikçe de sayısı artmıştır. Osmanlı idarecileri de Balkanlar'dan getirdiği Türk göçmenleri demiryolu hatlarına yerleştirmiş, bu bölgelerdeki ekonomiyi canlandırmıştır. Bu ekonomik canlanma, paralelinde ek insan gücü gerçeğini ortaya çıkardı. Binlerce Osmanlı vatandaşı

¹²⁸ Leyla Şen, "Merkez- Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğun'da Ulaştırma Sistemleri, **Kekibeç**, S.11, Ankara, 2001, s.113., Toprak, **a.g.m.**s.19.

makasçı, gardıfren¹²⁹, tren şefi, makinist, korucu, gişe memuru gibi işlerde istihdam edildi¹³⁰.

Demiryollarıyla ihracat artmış ve ödemeler dengesindeki açığın biraz olsun kapatılmasında demiryollarının katkısı olmuştur. Dışarıya bağımlı olduğumuz buğday üretiminin de artmasıyla, Osmanlı bu bağımlılıktan kurtulmuştur.

Tren sayesinde kasabada yaşayanlar şehirlere mal alma ve satma imkanına kavuşmuşlardır. İnsanlar ihtiyaçlarını şehirlere karşı hale gelmiştir. Para dolaşımı hızlanmış ve para ekonomisi ticarete hakim olmuştur¹³¹.

Osmanlı ticareti, 1850'lilerden sonra hızla büyümüştür. Taşınan ticari mal miktarı her yıl istikrarlı biçimde artmıştır. Bu ticaret sadece ticari mal değil, aynı zamanda hayvan taşımacılığında da kullanılmıştır¹³².

Demiryolları, liman şehirlerini Anadolu'nun en ücra bölgelerine bağlayarak ulaşımı hızlandırmıştır. Mesela İzmir limanı incir, üzüm, pamuk, tütün, afyon, meyan kökü, meşe palamutu gibi malların ihraç limanı haline geldi. Liman ticareti arttı ve iç kesimlerin dünya ekonomisi ile ihracat- ithalat ilişkisi gelişti; bir bakıma Osmanlı dünya ekonomisi ile bütünleşti¹³³.

Demiryollarının ekonomiye getirdiği faydaların yanında zararları da olmuştur. Demiryolunun geçtiği yerlerde taşımayı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlardır. El işçiliğine dayanan Osmanlı üretimi, Sanayi devrimi ile zaten sıkıntıya girmişti. El işçiliğinin fabrikasyon üretimle baş edebilmesi mümkün değildi. Demiryollarıyla beraber önce büyük şehirlerde esnaf ve zanaatkar büyük bir çöküş yaşamış, iş yerlerini kapatmak zorunda kalmışlardır. Daha sonra demiryollarının Anadolu'nun içlerine kadar girmesi ile Anadolu daki esnaf ve zanaatkar işlerini

¹²⁹ Gardıfren: Yolcu ve yük tren dizilerinde en son vagonun arkasında bulunan bölümde oturarak trene destek fren sağlayan personele gardıfren denmektedir.

¹³⁰ Donald Quataert, "19 Y.Y'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'te Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yay., C.VI., Ankara, s.1631., Ortaylı, a.g.e.s.168.

¹³¹ Mustafa Temur, "Dağlar Delen Demir At", **Kılavuz**, s.11, Şubat-Ankara, 2004, s.28-29.

¹³² Gülsoy, a.g.e.s.237.

¹³³ Şen, a.g.m.s.112.

kaybetmişlerdir. Bu kaybetmenin sebebi açılan demiryolu hatlarıyla birlikte piyasaya sürülen ucuz mallar karşısında esnafın ve zanaatkarın mücadele edememesidir.

Demiryolları, Osmanlı ekonomisinin Avrupa ekonomisine sıkı bir biçimde bağlanmasına ve bağımlı olmasına yol açmıştır. Artık Osmanlı'yı yöneticiler değil ekonomik değişim ve gelişmeler yönlendirmeye başlamıştır. Osmanlı'da ticaret Avrupa şartlarına, standartlarına ve insafına dayalı olarak yapılıyordu.

Ticaretin bu şekilde olması ve imtiyazı alan devletlerin istihdam politikaları sebebiyle toplumdaki gerginlik artmıştır. İngiliz, Fransız ve Almanlar demiryollarının üst yönetim ve idari makamlarına kendi vatandaşlarını getirmişlerdir. Orta kademe yöneticilerini ise Rum ve Ermeniler'den seçmişlerdir. En alt tabakada ise; yol bakımı, işçilik, amelelik ve atölye hizmetlerini yapan Müslüman Türkler bulunuyordu. Bu durum Osmanlı Hristiyan tebaası ile Osmanlı Müslüman tebaasını birbirlerine rakip ve hatta düşman olmalarını sağlamış, gerginliğin ve huzursuzluğun artmasına yol açmıştır. Bu durum da ilerde Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasının sebeplerinden birisi olmuştur¹³⁴.

Demiryolları ile değişen ekonomik ve askeri dengeler paralelinde toplumsal değişiklikleri meydana getirmiştir. Demiryolu ulaşımı ile insan ilişkileri daha yakın hale gelmiştir. Anadolu'nun en uzak bölgelerinde yaşayan insanlar bile artık rahatlıkla büyük yerleşim merkezlerine gidip gelebiliyor ve yakın ilişkiler kurulabiliyordu. Demiryollarıyla nüfus hareketlilik kazanmıştır. İnsanlar ihtiyaçlarını pazarlar yerine şehirlerden karşılamaya başlamışlardır. Demiryolu ile pazara etkinlik gelmiştir¹³⁵.

Demiryolunun toplumsal yapıdaki ilk değişikliği, vakit düzeni olmuştur. Demiryollarıyla zaman kavramı değişmiştir. Ezan vaktine göre ayarlanan zaman kavramı, demiryolu tarifesiyle ayarlanmaya başlanmıştır. Sabah kalkıp işe gitme, akşam işten çıkarak eve dönme gibi alt kültürler oluşmuştur. İnsanlar, Marmara'da İzmit'te lüks evler satın alıp yeni bir yaşama sistemi edinmeye başlamışlardır.

¹³⁴ Quataert, a.g.m.s.1635.

¹³⁵ Orhan Tuna, "Demiryollarının İktisadi ve İhtimai Hayattaki Yeri", **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Mart 1960, s.408-410, C.VIII., s.15-16.

Demiryolu ile istasyonlar cazibe merkezi haline gelmişti. Çarşı ve pazarlar istasyon çevresinde kuruldu. İstasyon, toplumda bir kültür ve yaşam biçimi yarattı. İnsanlar istasyonda buluşuyor, istasyonda oturuyor, istasyonda ayrılıyorlardı. Erkekler askere trenle gidiyor, trenle geliyordu. İstasyonlar hükümet konakları ve camilerin yerini almıştı. Cami cemaati ihtiyar bir gruptan ibaret kaldı. Bu değişimlerle toplumun önemli bir kesiminin günlük hayatı büyük ölçüde sekülerleşmiş oluyordu. Yani toplum, modern ve evrensel bir boyuta geçmeye başlamıştı¹³⁶.

İstasyonlar mimari açıdan da büyük değişiklikler taşıyordu. İstasyonlar kesme taşlarla yapılan büyük, gösterişli ve estetik binalardı. Bu binalar, her bakımdan dönemin sembelleri olan hükümet konaklarını ve camileri geride bırakmıştı¹³⁷.

Sonuç olarak bakıldığında, demiryollarının Osmanlı'ya girmesi ve hatların yapımı ile beraber; askeri, ekonomik ve toplumsal değişimler yaşanmıştır. Bu değişimlerden bazıları olumlu bazıları ise Osmanlı'yı olumsuz etkilemiştir. İster olumlu ister olumsuz etkilesin demiryollarının hem yapım döneminde, hem de günümüzde bu etkilerinin sürdüğünü söyleyebiliriz.

¹³⁶ Ayfer Tunç, Kalkalı Çok Oldu, **Demiryol Tren Çağı** , Yapı Kredi Yay.,Mart-İstanbul, 2003, s.8.,Toprak,**a.g.m.s.**14-15., Quataert,**a.g.m.s.**1633-4.

¹³⁷ Temur,**a.g.m.s.**29.

II. BÖLÜM

A. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI

1. Milli Mücadele Döneminde Demiryolları

I. Dünya Savaşı, sömürgeci Avrupa devletleri'nin ekonomik ve siyasi çıkarlarından dolayı gruplaşmaları ile şekillenerek meydana gelmiştir. İngiltere, Fransa ve Rusya İtilaf Devletlerini; Almanya ve Macaristan İttifak Devletlerini oluşturmuştur. Emperyalist ülkeler birbirleri ile güç mücadelesi yapacaklar kazananlar, paylaşılmayı bekleyen ülkeleri ele geçireceklerdir. Bu mücadelede Osmanlı Devleti, isteyerek veya istemeyerek bir guruba dahil olmak zorundadır. Osmanlı'yı bir guruba almak isteyen ülkelerin amacı onu korumak değil rakiplerine kaptırmayıp Osmanlı'nın kendi taraflarında olmasını sağlamaktır. İngiltere ve Fransa Osmanlı'nın teklifini reddederken; Osmanlı ülkelerinin Almanya olmaksızın bölüşülmesinin menfaatlerine daha uygun olacağını düşünmüşlerdir. Çünkü İngiliz ve Fransızlara göre Almanya'nın Akdeniz'e çıkması Rusya'nın Akdeniz'e çıkmasından daha tehlikelidir. I Dünya Savaşı'nda Almanya ile birlikte hareket eden Osmanlı ülkeleri için bütün emperyalist devletler (hatta aynı blokta şavaştığı Almanya dahil) ikili anlaşmalarla nüfuz bölgelerini ve sınırlarını çizmişlerdir. Bu savaştan Osmanlı Devleti'nin galip çıkması zaten mümkün değildir. Sonuç olarak Sevr daha savaş başlamadan kararlaştırılmış ve Osmanlı Devleti savaştan yenik çıkmıştır¹³⁸.

Dünya harbi başlamadan önceki devirde, Fransa'da harbiye nazırlığı yapmış meşhur Delkase demiryollarının harpteki yüksek ehemmiyetinden bahsederken;

¹³⁸ Geniş Bilgi İçin Bkz.,Fahir Armaoğlu, **20.Y.Y. Siyasi Tarihi (1914-1980)**,C.I,Türkiye İş Bankası Yayınları,X. Baskı,Ankara,1994.,Selahattin Tansel,**Mondros'tan Mudandaya'ya Kadar**,C.I.,M.E.B. Yayınları,İstanbul,1991.,Erik Jan Zürcher,**Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**,İletişim Yayınları,II.Baskı,İstanbul,1996.,Bernad Lewis,**Modern Türkiye'nin Doğuşu**,Çev.Metin Kıratlı,T.T.K. Yayınları,Ankara,1991.,Sabahattin Selek,**Milli Mücadele(Ulusal Kurtuluş Savaşı I)**,Örgün Yayınevi,İstanbul,2002.

lokomotif, vagon gibi malzemeyi karakteristik bir şekilde manalandırmakta idi. Mesela “Bir lokomotif bir tûmendir”, dediği için o zamanlar orduda olumsuz tepkilere sebep olan Delkase'nin sözleri özellikle dünya savaşı göstermiştir ki, baştan sona doğrudur. Dünya savaşıdan önce bol şoseli Fransa'da bir tûmen olarak değerlendirilen tren Türkiye'de milli mûcadelenin önemli desteklerinden biri olarak anılmalıdır¹³⁹. Lokomotif; peşindeki kırk vagon dolusu insanı, her türlü malzeme ile çekip istenilen yere götüren büyük bir güçtür. Bu güç ile demiryolları Türk milli mûcadelesinin bel kemiğini oluşturmuştur¹⁴⁰.

Karayollarının az, motorlu kara taşıtlarının sayıca sınırlı olduğu, hava ulaşımının yok denecek kadar az olduğu bu dönemde, demiryolu tek toplu ulaşım aracıydı. Ancak demiryolu yapımı ve işletilmesi konusunda Osmanlı'nın ihtiyaçlarından çok; İngiltere, Fransa, Rusya ve daha sonrada Almanya'nın ekonomik, siyasal ve askeri amaçlarına bağlı olmak zorunda kalınmıştır. Türkiye'nin çıkarına olmaktan çok diğer ülkelerin çıkarına göre yapılan demiryollarının acısını hem Birinci Dünya Şavaşı'nda hem de Kurtuluş Savaşı'nda Türk milleti çekmiştir¹⁴¹.

Osmanlı döneminde, Erzurum-Sarıkamış Sınır hattı hariç 8343 km demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarının 4587 km'si ülke sınırları dışında kalmıştır. 1918'deki sınırlar içinde, 3756 km'si şirketlerden, 356 km'si de Ruslardan kalan 4112 km demiryolu vardır¹⁴².

Bu hatlara bakıldığında;

- İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara Hattı: İstanbul-İzmit arası İngilizlerin işgalindedir. İngilizler daha sonra Geyve'ye kadar gelmişlerdir.1921 tarihindeki Yunan Taaruzunda Eskişehir'den Polatlı'ya kadar olan kısmı Yunanlılar işgal edecektir.

¹³⁹ **Türkiye Demiryolları,Türk Müdafasının Belkemiği**, Demiryolu Dergisi.1 Temmuz 1936,C:12,Sayı:137,s.241.

¹⁴⁰ “Türkiye Demiryolları,Türk ...”, **a.g.m.**,s.241-2.

¹⁴¹ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**,Kastaş Yay.,C:I,İstanbul,1988,s.90.

¹⁴² Çolak, **a.g.m.**,s.35.

- Eskişehir-Afyon-Konya Hattı: Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri bulunuyordu.

- Edirne-İstanbul Hattı: İtilaf güçlerinin işgalindedir. İstanbul'da İtilaf Devletleri, Edirne'de Fransız, Çatalca'da İngiliz birlikleri vardır. İleride bütün Trakya'yı kısmen işgal edeceklerdir.

- Ankara-İzzettin Dar Dekovil Hattı: Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların kontrolündedir. Bu demiryolu hattı Milli Mücadele'de işgallerden uzak tek hat olarak hizmet vermiştir.

- Erzurum-Kars Dar Dekovil Hattı: Bu hattın Erzurum'dan Sarıkamış'a kadar uzanan kısmı Türklerin, Sarıkamış'tan Kars'a kadar uzanan kısmı Ermenilerin elinde bulunmaktadır.

- Mersin-Tarsus-Adana Hattı: Fransız işgalindedir.

- İzmir - Aydın, İzmir - Salihli – Alaşehir - Uşak - Afyon, İzmir - Manisa - Soma - Bandırma Hatları: Bu hatların merkezi konumunda olan İzmir ve civarı Yunan işgalindedir¹⁴³.

Bu tabloya bakıldığı zaman, Kurtuluş Savaşın'da kullanılan tek Türk demiryolu hattı Ankara-İzzettin arasındaki dar dekovil hattıdır. Bunun dışındaki hatların hemen hemen hepsi işgal devletlerinin elindedir¹⁴⁴.

I. Dünya Savaşı Osmanlı Devleti'nin yenilgisiyle bittikten sonra, 30 Ekim 1918 yılında imzalanan Mondros Antlaşması ile Ülkenin her tarafında işgaller başlamış, bu işgallere karşı tepkiler oluşmuş ve bu tepkiler M. Kemal Paşa'nın Samsun'a çıkması daha sonra Amasya, Erzurum ve Sivas kongreleri¹⁴⁵ ile sistematik

¹⁴³ Müderrisoğlu, a.g.e., s.88-89.

¹⁴⁴ Mukaddes Arslan, "Milli Mücadele Tarihinde Demiryolları Ve Demiryolcular", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2008, s.50.

¹⁴⁵ Abisel, a.g.m., s.53.

ve planlı bir hale gelmiş, bütün yurttan işgal devletlerine karşı bir mücadele başlamıştır.

Bu mücadelede demiryollarının durumunu ve demiryollarından bu savaşta ne kadar faydalandığı bu bölümün esasını oluşturan konulardır.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolu yöneticilerinden ve görevlilerinden bir çoğu kaçmış veya kaçırılmıştır. Büyük miktarda lokomotif ve vagon Haydarpaşa'ya kaçırılmış, sahipsiz kalmış, iş yerleri tahrip edilmiştir. Anadolu Şimendifer Kumpanyası'nın Büyük Derbent İstasyonu'ndan doğuya doğru olan kısımlarıyla, Bağdat Şimendifer Kumpanyası'nın Konya - Pozantı kısmını işler ve ordu ile halkın hizmetini görür bir hale getirmek sorunu ile karşı karşıya idi. Millet, savunmasında demiryolu işletmeciliğine büyük ölçüde ihtiyaç bulunuyordu.

Demiryolu işletmeciliği çok zor bir görevdir. Çünkü o zamana kadar yabancı kalınan, niteliği iyi bilinmeyen, görevliler arasına Türkler'in alınmadığı, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca yapılan bir kurum halindedir. Türkler'in bütün dünya ile ilişkileri kesilmiş, kendi kendisine savunma çabasına girmiş bir durumda iken, bu özel iş alanında kimseden bir yardım beklemek mümkün değildir. Gerçekten de, öteki alanlardan çok, bu özel iş alanında tam anlamıyla iş Türk Milletine düşmüştür. Demiryolları çok önemlidir ve mutlaka işletilmelidir¹⁴⁶.

Demiryol işletmeciliğinde, Osmanlı Dönemi'nde bazı girişimler yapılmıştır. Mesela 1871 yılında Haydarpaşa - İzmit hattı doğrudan devlet tarafından bir İngiliz firmasına yaptırılmıştır. Bu hattı 1873-1880 yılları arasında devlet işletmiştir. Ancak bu deneme bir iz bırakmadan unutulmuştur. Hicaz Demiryolu ise daha önceki bölümde anlatıldığı gibi Türk personelinden faydalanılmış ancak, mesafenin uzak olmasından dolayı personelinden Anadolu'da pek az kimse kalmıştır. Yetişmiş bu personel milli mücadelede önemli rol oynamıştır. En azından Türklerin de bu işlerden anladığı mantığı kabul görmüştür¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yay., Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s.3-4.

¹⁴⁷ Ferit Bey, a.g.m., s.24.

Daha sonra 10 Temmuz 1915 tarihinde Yüzbaşı İskender Bey tarafından İzmir’de açılan demiryolculuk kursu ile kırk mezun verilmiş ve devamında da İzmir ve Yeşilköy’de birer şimendifer mektebi açılmış, dönem dönem binden fazla öğrenci yetiştirilmiştir. Bu kurslarda yetiştirilen kursiyerler İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Anadolu-Bağdat, Sirkeci-Avrupa, Suriye demiryollarına yerleştirilmiştir¹⁴⁸.

Bu denemelerden kalan bilgiler yapım işlerinde yoğunlaşmıştı. Bu alanda yetmişmiş mühendisler vardı. Fakat işletmecilikte yetmişmiş kimse yoktu. Geçmişte kalmış denemelerin o günkü durumla bir ilişkisi bir bağlantısı yoktu. Bu nedenle o günkü demiryolu işletmeciliğinin başlangıcında ve oluşumunda bu eski veya uzak denemelerimizin bir bağlantısı bir katkısı belirmemiştir. Kurtuluş Savaşının başlarında Anadolu ve Bağdat hatlarında karşılaşılan sorun, daha çok o zamana kadar uzak kalınan demiryolu işletmeciliği idi. Avrupalı devletler Türklerin demiryolculukta sadece makasçılık, bekçilik ve hamallık gibi alt düzey işlerde çalışabileceklerini, tren işletmeciliği ve tekniğinde başarılı olmalarının imkansız olduğu düşüncesinde idiler¹⁴⁹. Bu düşüncelerinin ne kadar yanlış ve taraflı olduğunu hem savaş döneminde hem de cumhuriyet döneminde görecektir.

Ayrıca bu dönemde, daha önce Osmanlı döneminde de gündeme getirilen ve Chester Projesi olarak bilinen proje gündeme gelmiştir. Bu proje Osmanlı Devleti’nde İngiltere, Fransa ve Almanya’ya tanınan demiryolu imtiyazlarından Amerika’nın da faydalanmak istediği projedir. Yapılan görüşmeler neticesinde Amerikalılar; Anadolu, Kerkük, Musul ve Süleymaniye’de yaklaşık 4400 km demiryolu yapacak ve 99 yıllık işletmesini alacaktır. Bu projede imtiyaz verilen diğer devletler ve Osmanlı’yı çok sıkıntıya sokan kilometre garantisi bulunmuyordu. Ancak yapılan hattın her iki tarafındaki yirmişer kilometrelik alanda petrol’de dahil her çeşit madenin çıkarımı ve işletim hakkı Amerikalılara veriyordu. Bu sözleşme 25 Şubat 1909 tarihinde hükümete sunulmuş ancak proje gerçekleşmemiştir. Amerikalılar Kasım 1922’de bu projede ısrarlı olduklarını hükümete bildirmiştir. Amerikalı Şirket ile Nafia Vekaleti arasında yapılan görüşmeler sonucunda yeni

¹⁴⁸ **İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcuları**, Demiryolları Dergisi, Ocak-Şubat 1959,C:6, Sayı:356-397,s.13.

¹⁴⁹ “İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcu...”,**a.g.m.**,s.13.

sözleşme 9.4.1923 tarihinde 327 sayılı kanunla kabul edilmiş, ancak uygulama alanı bulunamadan proje 17.12.1923 tarihinde Meclis tarafından fesh edilmiştir¹⁵⁰.

2. Türk Demiryolu Tarihinin Başlaması

a. Türk Demiryollarının Durumu

16 Mart 1920 tarihinde İstanbul işgaline karşı Heyeti Temsiliye'nin aldığı tedbirler içinde, Eskişehir ve Afyon Karahisar gibi yerlerde (üç yol ağzlarında) mütarekenin 7. ve 15. maddelerine dayanarak, buldukları yabancı birliklerin ellerinden silahlarının alınması veya buldukları yerlerden uzaklaştırılmaları kararı vardır. Bu kararı yerine getirmek için Eskişehir'i kuşatan Milli Kuvvetler'in baskısına karşı koyamayacaklarını anlayan İngilizler, Arifiye - Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardır. Taşınmak için üç tren hazırlayan Eskişehir'deki İngiliz birlikleri, en yeni 13 lokomotif ile iki yüzden fazla vagonu, ve en önemlisi, bir kısmı yabancı uyruklu, çoğu da oluşan işletme başındaki görevlileri de yanlarında azınlıklardan götürmüşlerdir. Bu arada işletme kasasında bulunan ve o zaman için önemli bir miktar olan yirmi bin lirayı da almışlardır¹⁵¹.

Bu gelişmelerden sonra Yunanlıların Batı Anadolu'da'ki işgali üzerine elde kalan demiryolu Anadolu hattının işletilen kısmı Eskişehir- Konya (434km), Alayurt-Kütahya (10km), Konya-Ulukışla (237), Osmaneli-Eskişehir (118km),Eskişehir-Ankara (268km), ve Aydın-Eğirdir dahil olmak üzere Batı ve Orta Anadolu'da ki toplam hat 1.067 km idi.Daha sonra yapılan sayımda demiryolunun elindeki işletmeye hazır malzemeler şunlardır:

¹⁵⁰ Yıldırım,**a.g.e.**,s.26-28.,Arslan,**a.g.m.**,s.70., Geniş Bilgi İçin Bkz.,Bülent Can Bilmez, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**,Tarih Vakfı Yurt Yayınları,Numune Matbaacılık,İstanbul,2000.,Edward Mead Earle, **Bağdat Demir Ve Petrol Savaşı (1903-1923)**, Türkçeye Çev. K.Yargıcı, N.Uğurlu, İstanbul,2003.

¹⁵¹ **Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları,I.Baskı, Ankara,1975,s.197.

15 büyük lokomotif (Kömürle çalışan) 2 büyük, 3 küçük lokomotif (mazotla çalışan) ilk onarımda bulunan ve mazotla çalışan 5 büyük lokomotifi de sayarsak bütün hatlarda birer katar(dizi) çalıştırmak mümkün olacaktır.Vagonların genel durumu kötü olsa da kullanılabilir değişik cinslerde 717 vagon bulunmaktadır. Günde birer katar hareketi için gerekli olan (%20 oranında vagonların onarım payı vardır). 620 vagon sayısına ulaşıyordu¹⁵².

24. Tümen Komutanı Mahmut Bey, Lefke (Osmaneli) istasyonunun azınlıklardan olan memurlarının hepsinin İngilizlerle birlikte gittiklerini, giderkende büyük Lefke Köprüsü ile onun yanında bulunan Demir Köprüler Tamirhanesi'ni tahrip ettiklerini bildirmektedir. Halbuki, işletmenin sağlanabilmesi için görevlilerin, görevleri başında kalmaları gerekmektedir. Ayrılanların yerine yetişmiş, işi bilen Türk görevlileri bulmak olanağı, o sıralarda yoktur. Bütün bu olumsuz şartlara rağmen demiryolcuların hepsi elinden gelenin fazlasını yapmış Milli Müfrezeler teşkil edilmiş ve trenler asker ve cephane nakliyatı için tahsis edilmiştir¹⁵³.

Düşman çekilirken rayları parçalamış, su haznelerini yıkmış, istasyonları yakmış, makas ve teçhizatı tamamen bozmuş, tünelleri bombalayarak yıkmıştır. Demiryolları idaresi, ray ve köprü malzemelerine sahip olmadığı gibi telgraf telinden bile mahrumdur¹⁵⁴. İşte demiryolları milli mücadelede bu zorluklarla işletilmiştir.

İş başında bulundan görevlilerin düşebilecekleri şüphelerden, korkulardan kurtulmalarını ve rahat iş görmelerini sağlamak için 20. Kolordu Komutanlığı bu konularda bazı tedbirler getiren 23.3.1920 tarihli genel emrini çıkarmıştır. "Şimendifer Hududu Askeri Müfettişliğine" yazılan bu emirde Anadolu ve Bağdat Demiryolları'nın sorumluluğu, askeri makamların gözetimi altında işleyeceği, Kumpanyaların mali işlerine kesinlikle karışılmıyacağı belirtildikten sonra, Kumpanya görevlilerinin hangi cins ve mezhepten, hangi uyruktan bir devlet uyruğu olursa olsun, güvenle görevlerini sürdürecekleri, ancak; görevini bırakmak suretiyle

¹⁵² "Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri", a.g.m., s.197.

¹⁵³ Ömer Yalçın, "Türk Şimendifercileri Milli Mücadele Günlerinde Zafer İçin Nasıl Çalıştılar", **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1947, C:21, Sayı:264, s.41.

¹⁵⁴ Nuzhet (Hareket Müdürü), "Cumhuriyetin Büyük Eserlerinden Milli Demiryolculuğumuz", **Demiryolları Dergisi**, I.ve II. Teşrin 1933, C:9, Sayı:104-5, s.28.

taşıma işini zor duruma sokanların, tahkikat sonucunda, kanuna göre cezalandırılacakları bildirilmektedir.

20. Kolordu Komutanlığının, yukarıda sözü edilmiş olan, 23 Mart tarihli emrinin ikinci maddesinde, Ankara - Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey'in, Anadolu Şimendiferleri Askerî Müfettişliğine ek görev olarak atandığı ve yanına istediği görevlileri de alabileceği bildirilmektedir. Ayrıca Ankara, Eskişehir, Bilecik, Afyon, Konya ve Ulukışla istasyonlarının komutanlıkları açılmıştır¹⁵⁵.

Vasfi Bey, incelemesi sonunda 20. Kolordu Komutanlığına verdiği 6.4.1920 tarihli raporunda: Anadolu Demiryolları Kumpanyası örgütünde idare başında bulunanlarla diğer görevlilerin, yabancı devletlerin siyasi taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini; hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde yapmaya niyetli oldukları kanısına varıldığını belirtmektedir. Vasfi Bey, bu nedenlerle İngilizlerle gitmeyip görevi başında kalanlardan Fabrika Müdür yardımcısı Kolaro Efendi'nin Fabrika Müdürü; Hareket Müfettişi Harilaos Efendi'nin Hareket Başkanı; Eskişehir - Ankara arası sürekli onarımlar mühendisi Manas Efendi'nin Sürekli Onarımlar Başkanı; Baş Makinist Bahaettin Efendi'nin Cer İşleri Müdürü; o sırada Eskişehir'de bulunan Gelirler Müfettişi Ayanidis Efendi'nin de Teftiş ve Hasılat ve Muhasebe Müdürü olarak atandıklarını bildirmektedir¹⁵⁶.

Yukarda isimleri sayılanlardan sadece birisinin Türk olduğu görülmektedir. Bu isimlerden hiç biri, öteki alanları iyi bilmediklerini ileri sürerek İşletme Müdür Vekili olarak kurula başkanlık etme görevini almamıştır. Bu nedenle, herkes kendi şubesinin işinden tek başına sorumlu, fakat hükümet ile ilgili işlerde ortak sorumlu olacaktır. Şeflerden kurulu bir İşletme Komisyonun çalışmaya başladığı görülmektedir. Bu İşletme Komisyonu, askeri istekleri karşılamak şartı ile, yürürlükteki kurallara göre davranmakta serbest bırakılmıştır.

¹⁵⁵ “Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler”, a.g.m., s.198.

¹⁵⁶ Gürel, a.g.e., s.4-5.

Yalnız Ordu ile ilgili eşya için kısımlar arasında günde karşılıklı bir tren çıkarılması halinde eldeki yakıtın bir yıl yetebileceğini makine ve vagon sıkıntısı çekilmeyeceğini bildiren bu rapor üzerine 20. Kolordu Komutanlığı, bütün sivil ve askeri makamların ve halkın gözeceği bir Talimat çıkarmıştır. Bu Talimat da, sürat katarlarının kaldırılmış olduğu, haftada bir karma katar yapılacağı, ticaret eşyasının taşınmasının serbest olduğu bildirilmekte, askeri taşımalarda taşınacak maddelerin cins ve miktarının açıkça ve yirmi dört saat önce istasyon komutanlıklarına bildirilmesi istenilmekteydi. Demiryolu binalarının Ordu ve Hükümet mensuplarınca işgali, drezin ve vagonetlerin alınıp kullanılması kesin olarak yasaklanmış olan bu talimat da özellikle, demiryolu görevlilerinin işlerine karışmaktan, onların düzen dışı davranışlara zorlanmasından veya onların Askeri İşletme Müfettişliğinin bilgisi olmaksızın azilleri, nakilleri ve tutuklanmaları gibi işlemlerden, trenlerin işlemesi bakımından tehlikeli olacağından, sakınılması emredilmekte ve bu gibi işler için istasyon komutanlığı aracılığı ile işletme Müfettişliğine başvurulması gereği belirtilmektedir.

Bütün bu anlatılanlar, demiryollarının o zamanki durumunu, koşullarını belirtmekte olduğu gibi mali zorlukları da açıklamaktadır. Vasfi Bey raporunda, ticaret eşyası taşınması ile masrafların ancak yüzde yirmisini karşılayacak bir gelir elde edilebileceğini, bu nedenle Hükümetin askeri taşımaları peşin ödemesini istemekte, masrafla gelir arasındaki açığın kapatılması için işletmenin sürdürülmesinin gerekli olduğunu, bu açığın bir avansla kapatılmasının önemini belirtmektedir.

Bunun üzerine Eskişehir, Bilecik, Kütahya, Afyon karahisar, Konya ve Niğde vilayet ve sancakları muhasebelerinden yetmiş bin liranın İşletme Komisyonuna avans olarak verilmesi Heyeti Temsiliye tarafından telgrafla emredilmiştir. Fakat bunlardan Eskişehir'den on bin, Konya'dan beş bin ve Kütahya'dan de bin lir ki, toplamı on altı bin lira alınabilmiş olup ötekilerden bir cevap gelmemiştir.

İngilizlerin kasasındaki paraları alarak çekip gittikleri Anadolu hattı işletmesi, belirtilen ilk kuruluş şekli ile işe başladığında Heyeti Temsiliye tarafından verdirilen bu on altı bin lirayı sermaye yapmıştır. Bunlar, Kurtuluş Savaşınının, Demiryolları

alanında da nasıl bir yokluk içinde, fakat sınırsız bir irade ile çalıştığını ve başarıya ulaştığını yeterince ortaya koyan hususlardır.

Bunun dışında mali durumu kökten bozuk olan Demiryolları İdaresi'ne, hiç gereği yok iken, hizmete yeniden yüz elli kişi alınarak masrafların çoğaltıldığı, demiryollarını yönetirken bir program uygulamadığı, iki aydan çok bir zamandan beri denenmekte olan Vasfi Bey'in kurduğu Demiryolları işletmesi yönetim şeklinin istenilen sonucu vermediği görüldüğünden, ülkenin düşmandan korunması için çok önemi olan demiryollarında, başarılı bir yönetim kurma zorunluluğu, hükümet ve ordu başında bulunanlar tarafından eksikliği şiddetle duyulmaya başlanmıştır. Bu eksiklik beraberinde yeni arayışları getirmiştir¹⁵⁷.

Milli Mücadele'ye katılmak üzere İstanbul'dan İngilizlerden kaçarak Temmuz 1920 de Ankara'ya gelmiş olan Erkânı Harp Miralay (Kurmaya Albay) Behiç Bey¹⁵⁸ (Behiç Erkin) ertesi günü görüştüğü Erkânı Harbiye-i Umumiye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) İsmet Bey'den İkinci Başkanlık teklifini almıştır. Karar vermek üzere düşündüğü bir sırada, Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) İsmail Fazıl Paşa'nın Anadolu Şimendifer Kumpanyası'nın müdürlüğü teklifi ile karşılaşmıştır. Bu iki tekliften birini seçmek zordur. Mevcut durumun arz edildiği Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in demiryollarının başına geçmesini daha uygun bulmuştur. Kendi eğilimlerini de karşılayan bu işaret üzerine Behiç Bey, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğünü, hattı inceledikten sonra, geçici olmak üzere kabul etmiştir¹⁵⁹.

Demiryolları tarihi yazılırken, Anadolu'da milli demiryolları idaresini kuran hem milli mücadele döneminde hem de cumhuriyet döneminde Behiç Erkin'nin

¹⁵⁷ Gürel, a.g.e., s.6-7.

¹⁵⁸ **Behiç Erkin**; 5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul'da doğmuştur. 1894 tarihinde Askeri Rüstiye'yi, 1895 yılında Askeri İdadi'yi, 1908 tarihinde Harp Okulunu, 1901 tarihinde Harp Akademisini bitirmiştir. 1910-1912 yılları arasında Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Erkin, 15 Temmuz 1920- 25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönem Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü yapmıştır. Bu Dönemlerde çok zor şartlarda genel müdür olarak mücadele etmiş ve milli mücadeleye büyük katkılar sağlamıştır. 1926-1928 yılları arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Erkin, daha sonra sırası ile Budapeşte, Paris Büyükelçiliği yapmıştır. II. ve III. Dönem İstanbul Milletvekilliği, VII. Dönem Çankırı Milletvekilliği yapmıştır. Behiç Erkin 11 Kasım 1961 yılında vefat etmiş vasiyeti gereği Eskişehir'de hatların birleştiği uçgende, Konya-Kütahya-İstanbul makası içinde ki Enveriy'e İstasyonunda defnedilmiştir.

¹⁵⁹ Sadık Durukal, "Milli Demiryolları İdaresinin Kuruluşu", **Demiryolları Dergisi**, Aralık 1949, C:23, Sayı:288-290, s.66.

katkıları unutulamaz. Alman Savunma Bakanlığı'nda Ordu Dairesi Başkanı General Kamengiesser Behiç Bey'den şöyle bahsetmiştir. “Bu zat ilerisini gören, teşkilatçı, idareci, ciddi ve işlerine müdahale edilmesini sevmeyen ve kendisini tanıyanların sevgisini kazanmış centilmen birisidir”¹⁶⁰.

Demiryolu siyasetinde izlenen milli politika, Ankara hükümetinin Temmuz 1920 de Anadolu demiryollarına resmen el koyması ile başlamıştır. Türk Anadolu demiryollarının, Haydarpaşa derbent kısmı hariç, Haydarpaşa'dan Konya'ya Bağdat Hattı'nın başı Halep'e, Afyon-Uşak-İzmir hattının,18 Ağustos 1920 tarihinde Konya-Yenice hattı ile başka bir şekilde anlatımla Büyükderbent-Eskişehir-Ankara (485km.), Eskişehir-Afyon-Konya (441 km.), Konya-Kelebek (347 km.) ve Uşak-Afyon (135km.) hatları ile kurulan teşkilat Demiryolları Umum Müdürlüğü ünvanını almıştır¹⁶¹.

Demiryollarındaki görevine 16.7.1920 tarihinde başlamış olan Behiç Bey, on gün sonra Nafia Vekilliğine gönderdiği, hattın düzenli işletilmesi üzerindeki düşüncelerini taşıyan raporunda; icra Vekilleri kararının kendi düşüncelerine uymadığını, hattın mal edinilmesinden vazgeçilip mukavelenamenin hükümlerine göre Demiryollarına geçici olarak el konularak, Devletçe atanan işletme Müdürü ile, Hareket, Cer ve Yol müdürlerini içine alan bir idare kurulu aracılığı ile şirketin manevi şahsiyeti hesabına idare edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

24 Temmuz 1920 tarihinden itibaren Bakanlar Kurulu kararı ile bütün memurlar ve işçiler hükümet memuru olarak kabul edilmiştir. Ayrıca ek bütçe yapılmak sureti ile demiryollarının gider ve gelirleri hükümet bütçesi içine alınmış,bütün araç gereçler hazine adına teslim alınarak, işletilmesi Bayındırlık Bakanlığı'na verilmiştir¹⁶².

¹⁶⁰ Durukal,**a.g.m.**,s.66., Daha Geniş Bilgi İçin Bkz.,Oğuz AYTEPE, “Behiç Bey Efendi”,**Atatürk Yolu**, Atatürk Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi,Mart-Kasım 2003, C:8, Sayı:31-32.Ankara.

¹⁶¹ Durukal,**a.g.m.**,s.66.,Çolak,**a.g.m.**,s.35.,Yıldırım,**a.g.e.**,s.23-4.,Onur,**a.g.e.**,s.33.

¹⁶² “Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri”,**a.g.m.**,s.200-201.

Aldığı kararları uygulama imkanının olmadığını gören Behiç Bey; on günlük incelemesi sonunda, etraftan işe karışmalar, parasızlık ve idare şekli dolayısıyla bu işin başarılmasındaki zorlukları gördüğünü, sağlık durumu da elvermediğinden görevinden çekilmesinin kabulünü rica etmiştir. Raporunda belirttiği düşüncelerini ve ricalarını Mustafa Kemal Paşa'ya gönderdiği bir telgrafla açıklamış olan Behiç Bey'in bu çekilme isteğini, Nafia Vekilliği kabul etmemiş ve beş bin kuruş olan aylığını yedi bin beşyüz kuruşa çıkarmış memurluk unvanını da "Anadolu Demiryolu Müdür-i Umumiliği" (Genel Müdürlüğü) şeklinde değiştirilmiştir¹⁶³.

Bu sırada Eskişehir'e gelmiş olan Mustafa Kemal Paşa, Behiç Bey'in bu konudaki düşüncelerini doğru bulmuştur. Ankara'ya birlikte dönmüşlerdir. Büyük Millet Meclisindeki odasında, Bakanlardan bazı kimselerin de bulunduğu bir görüşmede Mustafa Kemal Paşa, Behiç Erkin Bey'e her türlü desteği vermiştir. Aslında Mustafa Kemal Paşa Behiç Bey'e Tekalif-i Milliye emirlerinden, vagon tedarikine ve Müslüman olmayan personele kadar bir çok konuda olumlu müdahale etmiş ve destek vermiştir¹⁶⁴.

Nafia Vekili ismail Fazıl Paşa; 26.8.1920 tarihinde bir kısmı ülke sınırları içerisinde kalmış olan Afyon - Uşak hattının da Genel Müdürlüğe katılmasına emir vermiştir. Böylelikle Aydın hattının bu kısmı da katılınca idare: "Anadolu-Bağdat ve Afyon - Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Umum Müdürlüğü" adını almış oluyordu.

b. Müslüman Olmayan Personelin Durumu

Milli Mücadele Dönemi'nde demiryolları işletmesi, başta yakıt ve malzeme yokluğu¹⁶⁵ olmak üzere, bir çok zorluklarla karşı karşıyaydı. İç ve dış koşullar, normal bir işletme sağlamaya hiç elverişli değildi. Bununla birlikte insan gücü

¹⁶³ Gürel, a.g.e., s.11.

¹⁶⁴ Zekeriya Türkmen, "Ordumuzun Tarihi Karakteri Işığında Atatürk'ün Türk Ordusu Hakkında Düşünceleri", **Atatürk Haftası Armağanı**, Ankara, 1995, s.119.

¹⁶⁵ Yalçın, a.g.m., s.42., "İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcuları...", a.g.m., s.6.

alanında karşılaşılan güçlükler ve sorunlar, daha büyük problem taşımaktaydı. Hem Yunan ordusu hem de batılı devletlerle savaşan Türkiye’de savaş sırasında vatandaşların Gayr-ı Müslim azınlıklara karşı olan tepkileri ve hassasiyetleri (özellikle Anadolu’da) gittikçe artmakta idi.

Diğer bir durum ise Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyaları’nın bütün yazışmaları, konuşmaları (bu kumpanyalar Almanların olduğu halde) tamamen Fransızca olarak yapılmakta idi. Bu durum, Türklerin demiryolları işletmeciliğinden uzak kalmalarının bir nedeni olmuştur. İşletme görevlileri arasında Türk yok gibiydi. Buralarda çalışan azınlıklardan olan kimseler, bu nedenlerle de asıl halktan uzakta kalmışlar, yabancılaşmışlardı. İçlerinde hiç Türkçe bilmiyenler olduğu da sonradan ortaya çıkmıştı¹⁶⁶. Bunlara, en azından milletin uğramakta olduğu haksızlıkların kaynağı sayılan Batı dünyasının temsilcileri gözü ile bakılıyordu. Kişileri tek tek ele alarak niyetini ve davranışını incelemek o kimse hakkında ona göre yargıda bulunmak, toplumsal duygulanmaların en kabarık olduğu böyle zamanlarda herkesten istenemezdi.

Demiryollarına ilk defa el koyan Vasfi Bey, İngilizlerle gitmemiş, kaçmamış olan kimselerin, siyasal bir düşünce taşımadıkları fikrine varmış olduğunu bildirerek, onlardan bir kısmını, buldukları iş kolunun sorumlu başkanlıklarına atamaktan çekinmemiştir.

Millet ve ordu, bir kısmı yabancı, çoğu uyuşumuz azınlıklarından olan bu demiryolları görevlilerine genel olarak duydukları nefret duyguları nedeniyle, onları değil demiryollarında üstün bir görevde, Yurt içinde dahi görmek istemiyorlardı. Bu; o günlerin ağır, çaresizliği içerisinde haksız da sayılmazdı. Fakat; bu duygu ve heyecanın, demiryolları işletmesini ordumuzun beklediği hizmetleri yapamayacak bir hale düşmesi sonucunu doğuracak derecede taşkınlaşması da, elbette doğru sayılmazdı. Ama uygulamada, bu toplumsal duygu taşkınlıklarının etkisi altında kaldığı çokça görülmekte idi.

¹⁶⁶ “İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcuları...”, a.g.m., s.13.

Bu etkilerle Kuvayı Milliyeci'lerden bazıları başlangıçta Lefke (Osmaneli) ile Adapazarı arasındaki müslüman olmayan demiryolu görevlilerine yaptıkları saldırılar, Eskişehir'de de görülmüştür. Özellikle, Lefke-Adapazarı arasında geçen bu gibi olaylara engel olunması için Behiç Bey, Bozüyük'de bulunan Garp Cephesi Komutanı Ali Fuat Paşa ile görüşmüştür. Ali Fuat Paşa'nın çıkardığı ve idarece bastırılan 21 Temmuz 1920 tarihli genel emirden her istasyona birkaç nüsha astırılmıştır¹⁶⁷.

İdarede daha başka yabancı uyruklu kimseler de çalışmaktadır. Bir yandan yurdumuza saldırmış Yunan ordusu ile kanlı savaşlar yapılırken öte yandan yerlerine o işi yapacak yetişmiş Türk memur bulup yerleştiremediğimiz için, cepheye askerlerimizi ve cephanelerini taşıyacak olan Demiryolları işletmesindeki önemli görevlerde, yalnız Hristiyan azınlıkların değil, doğrudan Yunan uyruklu olan kimselerin hizmetlerine mecbur kalışımız gibi bir durum nadir görülen bir olaydır. Aradan elli yıldan çok bir zaman geçtikten sonra, bugünkü koşullar içinde anlaşılması bile kolay olmayan bu durum ülkemizin o zamanki çaresizliğinin, bahtsızlığının ve bundan başka demiryolları idaresinin karşılaştığı güçlüğü göstermesi açısından çok önemlidir.

26 Ağustos 1920 de başlayan Uşak yönündeki Yunan saldırısı üzerine Afyon ve Uşak hattı işletmesi alt üst olmuştur. Bu sırada, Garp Cephesi Komutanlığının 29-30 Ağustos 1920 tarihli emri alınmıştır. Bunda Afyonkarahisar'ın kaybedilmesi olasılığı karşısında Genel Müdürlüğün alacağı tedbirler ile, Eskişehir-Ankara ve Akşehir-Konya olarak iki bölük kalabilecek olan hatlara çekilecek malzemenin cins ve miktarı Genel Müdürlüğe bırakılarak düşman eline geçebilecek hatlarda bir lokomotif veya vagon kalmamasına dikkat edilmesi, Eskişehir-Ankara bölümünün her zaman güvenle işletilmesinin gerektiği, fabrikanın olanağı olan kısımlarının Ankara'ya taşınması bildirilmektedir¹⁶⁸.

¹⁶⁷ Gürel, a.g.e., s.16.

¹⁶⁸ Hareket Müdürü Nüzhet, "Cumhuriyetin Büyük Eserlerinden Milli Demiryolculuğumuz", **Demiryolları Dergisi**, I inci Ve II inci Teşrin 1933, Sayı:104-105, C:9, s.554-28. Durukal, a.g.m., s.66., Üner, a.g.m., s.12.

Yunanlıların bu saldırısının, gayr-i müslimlere karşı yeniden bir duygulanmaya ve bunun sonucunda, onların görevden uzaklaştırılmaları isteklerinin artmasına yol açmış olduğu görülmektedir.

Müslüman olmayan görevlilerin, Türklere tam bir bağlılığı ileri sürülemez ise de, o sırada ki Yunan saldırısında onların bize yönelik olumsuz davranışlarına da rastlanılmamıştır. Buna rağmen, kendilerine kuşku ile bakıldığından, demiryollarındaki Müslüman olmayan görevlilerin kovulmaları, görevlerinden uzaklaştırılmaları istenilmeye başlanmıştır. Konya Valisi Haydar imzalı olup Garp Cephesi Komutanlığına gönderilmiş yazılı bir şifre de, gayri müslim olan demiryolları telgraf memurlarının, Yunan ordusunun bütün hareketlerini, Rum ve Ermenilere ve bunlar aracılığı ile siyasi muhaliflere haber verdikleri sonucuna varıldığı, bunlardan cepheye yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmaları ve trenlere ait telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulmasını istemiştir¹⁶⁹.

Gayri müslim memurlar üzerindeki tepkilerin , normal sınırları aştığını gören Genel Müdür Behiç Bey, bu sorunu kesin olarak çözümlenmek amacı ile Ankara'ya gitmiştir. Nafia Vekiline Garp Cephesi Polisinin, yukarıda sözünü ettiğimiz listesini vererek sorunu açıklamıştır. Bundan sonra, Vekil ile birlikte Vekiller Heyeti odasına gitmişlerdir. Behiç Bey, Vekiller Heyeti önünde, şimendifer gibi önemli bir savunma aracının yabancı ellerde bulunmasının doğru olmadığını, millileştirilmesinin zorunlu olduğunu, fakat bu işin bu zamanda yapılmasının çok zor, hatta yapılamaz olduğunu söylediği sıralarda, Heyet üyelerinin bir kısmı hiç tereddüt etmeden bütün gayri müslim memurların lüzumunu ve hatta bu amaç için şimendiferlerin işletilmesini bile feda edeceklerini ileri sürmüşler, uzun tartışmalardan sonra, bunlardan tabip, katip ve amele gibi, doğrudan demiryolu mesleğinde olmayanların değiştirilmesi ile yetinmeğe mecbur olmuşlardır.

Genel Müdür Behiç Bey, bir kısım memurların belli bir nedeni olmaksızın iş ten uzaklaştırılmalarının, bütün memurlar üzerinde kötü etki yapacağını, kendisinin

¹⁶⁹ “İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcuları...”, a.g.m., s.13.

de işe başlarken kimseyi sebepsiz çıkarmayacağı üzerine memurlara söz verdiğini ileri sürerek bu teklifi de kabul etmemiştir. Böylece, her iki taraf da düşüncelerinde direnmiş olarak kalmışlardır¹⁷⁰.

Müslüman olmayan personel sorununun dışında gerek Kuvay-i Milliye gerekse askerler tarafından demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binalarının işgali, idarenin karşılaştığı güçlüklerin en başında gelmektedir.

Ordu ihtiyaçları ve hizmetleri düşünülerek kurulmuş olan yeni Demiryolları İdaresi'nin önüne çıkan, onu yavaşlatan ve durduran dış müdahalelerin silahlı kuvvetlerden gelmesi, zorlukların niteliğini, giderilmesindeki güçlüğü ilk bakışta anlatmaya yetmektedir. Dışarıdan müdahaleler sürüp giderken bu müdahaleler, can ve mal kaybı ile sonuçlanan kazalara yol açmıştır.

Bunun en güzel örneği Behiç Bey'in anlattığı olaydır.

“16-Kasım-1920 tarihinde Konya'dan hareketle, Kadınhanı'na vardığımız zaman istasyon müdürü gelerek Kaymakam Osman Bey'in 64 vagonluk bir tren talep ettiğini söyledi. Ben de bunun mümkün olmadığını nazikçe söyledim. Bunu söylerken Kaymakam Osman Bey ayağa kalkarak treni cebren alıp getireceğini ve kendisinin dağ başlarında gezdiğinden dolayı her arzusunun yapılması lazım geldiğini ve benim salonda oturduğumdan dolayı haya etmecliğimi bağırarak söyledi ve çıktı gitti. Bu sırada yanımda asker, müslim, gayr-i müslim ve sivil sekiz kadar çalışanla beraber Çelebi Efendi ve Mebus Miralay Avni Bey bulunuyordu. Osman Bey'in bana müracaatı arzusunun en iyi şekilde halli için olduğunu zannettim. Cepheye acele yetişeceğini iddia eden bu arzusunu kabul etmemem mümkün müydü? Milleri az ve makineleri sağlam Avrupa hatlarında bile 55 vagonun fazla askeri treni taşımak mümkün değilken Anadolu hattının bütün kısımlarında rayların bozulduğu ve % 25'nin bozuk olduğu makinelerle 64 vagonluk bir tren dizisini kurmak mümkün değildi. Kendisinin de bana inanması lazım gelirdi. Cepheye yetişmenin gerekliliğini

¹⁷⁰ Gürel, a.g.e., s.21.

Cenup Cephesi Kumandanlığı'nın beyanatlarından anlamıştım fakat onlara da bu durumu anlattım”¹⁷¹.

Nisan 1920 başlarında Fransızlar çekildiği zaman, Bağdat İnşaat Ortaklığının çalıştığı hatlar üzerinde ne gibi malzemeler bıraktığı tespit edilememiştir. Çünkü, bütün kayıtlar, Kuvay-i Milliye Çeteleri tarafından yok edilmiştir. Büyük miktarda malzeme ve eşyalar Kuvayı Milliye tarafından alınarak; Konya, Kayseri, Kozan, Karaisalı ve Silifke kasabalarına ve köylerine götürülmüştür.

Demiryolları yönetimine karışmaların, devletçe yönetime el konulmasından sonra da sorumsuzca süregeldiği görülmektedir. Mesela Ekim 1920'de Pozantı'daki 41. Tümen Komutanlığı, iki lokomotif el koymuş ve kimseye haber vermeden, istediği gibi trenler tertip ettirmeğe başlamıştır. Bu makineler, uzun yazışmalardan sonra geri alınabilmiştir. Cenup Cephesi Komutanlığı, Konya istasyonundaki hamallar koğuşunu da idareye haber vermeden doğrudan işgal etmiştir.

Bu gibi olaylarla birlikte Maliye Vekilliği'nin de para vermemesi karşısında, doğrudan Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği telgrafında Genel Müdür Behiç Bey, hükümete derdini anlatamadığını bildirdikten sonra, ordu, özellikle Cenup Cephesi Kumandanlığı'nın karışmalarının, dayanılamayacak hale geldiğini bildirmiştir. Afyon - Pozantı doğru telgrafına el koymakla işletmeye büyük zararlar verdiği bildirilmiştir. Bu şartlar altında demiryollarının çalışması mümkün değildir. “Ben artık aciz duruma düştüm”, demekte ve işin incelettirilerek acele bir karara bağlanmasını rica etmektedir. Ama dışardan müdahaleler devam etmiş, demiryolu işletmeciliğinin en büyük problemlerinden biri olmaya devam etmiştir

c. Kurtuluş Savaşında Demiryollarının Mali Durumu

Anadolu Şimendiferleri Müdürlüğüne yeni başlamış olan Miralay Behiç Bey'in, bu ortaklığın 15 Temmuz 1920 ye kadar olan mali durumunu özetleyen

¹⁷¹ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:177, Gömlek:2, B:2009.

raporunda: Bursa ve Alaşehir yörelerindeki ticaret eşyası geliş gidişi de kapanınca geliri büsbütün azalan idarenin aylık verecek parası olmadığı, satın alınan bin metre küp odunun yedi bin lira tutan bedelinin ödenemediği, kömürün bitmiş denecek miktarda olduğu, mazot miktarının ancak, üç yüz tren oluşturmaya elverişli olduğu, bunun ise mazotun bir buçuk ayda bitmesi demek olduğu, bildirilmektedir.

Yine bu raporda, yönetimin bir ayda yakacaklar için 40 bin, onarım ve yenileme için 10 bin, aylıklarla öteki değişik masraflar için 80 bin liraya ihtiyacı olduğu, Avrupa'dan getirtilecek malzeme dolayısıyla gerekli olanla birlikte 150 bin liralık bir avans verilmesi ve bu avansın geri verilebilmesi için de ücretlerin altı misline çıkarılması ve sülüslerin (askerlere kesilen üçte bir bilet) bunun üzerinden hesaplanması istenilmiştir¹⁷².

Bu rapor tarihinden kırk beş gün sonra Nafia Vekilliği'ne gönderilen başka bir yazıda Genel Müdür Behiç Bey, parasız değil böyle büyük bir kurumun, bir arabanın dahi hareket edemeyeceği belli iken, bir takım şekillere bağlanarak para verilmemesinde ısrar, demiryollarını durduracaktır. Savunma Bakanlığın'dan en az 100 bin lira alacağımız olduğu halde, yarısının bile verilmemesi, yine Milli Mücadele'yi yani askeri nakliyatı zarara sokacaktır. Adi masrafları ayda 150 bin lira olan ve bundan dolayı geliri 20-30 bin lirayı geçmeyen bu müesseseyi idare için bende güç bulunmadığından 15 Eylül 1920' ye kadar en az 30 bin lira verilmediği takdirde işlemeyecek olan bu idarenin başında kendisine de gerek kalmadığını bildirmektedir. Behiç Bey Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumisi olarak Nafia Vekaleti'ne yazdığı yazıda "Parasızlıktan durumumuz pek kötü duruma gelmiştir. 50 bin lira işletme masrafı ile 10-15 bin lira varidat ile idare-i maslahat bizim işimiz değildir" demiştir¹⁷³.

¹⁷² Gürel,a.g.e.,s.31-2.

¹⁷³ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi,Kutu:170,Gömlek:4,B:4029.

d. İşletmeye Müdahaleler ve Yakıt Sorunu

Hatta el konulduğunun ilk aylarında lokomotifler kömür ve mazotla işlemişlerdir. Kömür ve mazotun bitmekte olduğu Ağustos 1920 ayının sonunda yöredeki il ve sancaklara, bu iş için yapılacak eksiltmenin koşullarını bildiren yazılar gönderilerek odun sağlanması istenilmiş ise de, bundan bir sonuç alınamamıştır.

Bu yazılara en çok Kütahya ve Bilecik'ten ilgi görülmüş ise de bunlar da yeter olmadığından, 11. aydan başlayarak, üç ay için iki müteahhitle bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmenin suretleri, Nafia Vekilliğine ve bu işte asker kullanma koşulu da olduğundan, M. Müdafaa Vekilliğine gönderilmiştir¹⁷⁴. Yakıt sorunu ve devamında odun problemi o kadar sıkıntılı bir boyuta gelmiştir ki aşağıdaki örnek durumu daha iyi anlatır.

“Sakarya Savaşı sırasında Ankara’ya giden tren Lalahan’da odunsuzluk yüzünden durur. Önünde aynı sebepten bekleyen iki tane askeri tren bulunmaktadır. Katar memurları heyecanlı bir şekilde işletme dairesiyle telefonla görüşüp odun istiyorlardı. Özellikle önde bekleyen askeri trenlerin hareket etmeleri çok önemlidir. Mesele şu şekilde çözüldü. İstasyona 600 metre uzak bir yerde bir hat bekçisinin barakasında bulunduğu söylenen bir tona yakın odunun katarlar için alınmasına karar verildi. Mevsim şartlarının çok soğuk olmasına rağmen personel hemen barakaya koşmuş ve üç saat içerisinde bu odunları kucaklarında ve sırtlarında taşıyarak istasyona getirmişler daha sonrada odunları parçalayarak trenleri çalıştırmışlardır”¹⁷⁵.

Milli Mücadele’de, demiryolu ile taşıma devam ederken problemler de devam etmektedir. Ankara Gar binaları askeri birliklerce, danışılmadan, işgal edilmiş, bununla kalınmayarak, Ankara Garı’nın işlerine karışılmaktadır. Genel Müdürlüğün bulunduğu Eskişehir Garı da bütün uğraşlara rağmen tam bir egemenlik altına alınamamıştır. Afyon Garı da durum aynı idi.

¹⁷⁴ Yalçın, a.g.m., s.42.

¹⁷⁵ Yalçın, a.g.m., s.42.

Tüccarın mallarına el koyan Cenup Cephesi, Garp Cephesine ait malları bile çıkartmamaktadır. Kullanmadığı halde, Afyon-Pozantı doğru telgraf telini elinde tutmakta devam etmekte bu nedenle Konya'daki Bağdat Hattı işletme Müdürlüğü kaldırılamadığından, İşletme Müdürü Serf Efendi istediği gibi oynamaktadır. Bir çok yolcu vagonu karargâhlar emrinde kaldığından yolcu trenleri istenilen düzene sokulamamaktadır. Son zamanlarda herkesin servis vagonuna binmek istediklerinden servis vagonları yetmez olmuştur. İşletme servislerinin başında bulunanların iyi niyetlerine rağmen, emir ve nizamları tam olarak uygulayamamışlardır¹⁷⁶.

I. İnönü Savaşı'nın gerektirdiği taşımaların, askeri makamların demiryolları idaresinin işlerine doğrudan doğruya karışmaları sonucu, iyi sonuçlanmadığı görülmektedir. Bu durumdan, Askeri Komiser unvanını da taşıdığı halde, tren düzenleme gibi teknik işlerde dahi kendisine başvurulmamış olan Genel Müdür Behiç Bey'in sorumlu tutulmak istenildiği anlaşılmaktadır.

Bu konu üzerine Nafia Vekilliğine gönderilmiş olan 13/14 Ocak 1921 tarihli yazıda; vagon sayısı 55, ağırlığı 700 ton olan böyle bir trenin, sekiz saat gecikme ile gelebilmiş olmasının dahi şaşılacak bir şey olduğunu belirttikten sonra, kendisine güvenilmediğini bildiren Genel Müdür; “Ben şahsen kendime güvensizlik yükleyemem. Sizin gibi benim hayatımı bilenler bunu takdir ederler. Eğer bana itimat edilseydi bu memurların tahkiki bana havale edilirdi. Geciktiği iddia olunan tren iki tren olarak gelseydi, yani nakliyat acizlerine havale edilseydi, her ikisi daha çok evvel gelmiş ve cepheye yetişmişti. Benim şahsımla muhabere etmemek için askeri nakliyat gecikmelere uğruyor. Ben vazifeme müdahale edilmemek şartıyla her mes'uliyeti kabul edenlerdenim. Hele Veli Bey'in takdirlerine kat'iyyen tahammül edemem. Bunu ayrıca hal edeceğim. Benim yapabileceğim, fakat yapamadığım bu hizmetten beni affediniz”. dediği belgelenmektedir¹⁷⁷.

Maliye Vekilliği'nden Demiryolları İdaresi'ne gönderilmesi emredilmiş, 24 bin liraya yolda iken el koyan Cenup Cephesi Kumandanlığı 2 Şubat 1921 tarihli şifreli telgrafında, istenilen trenlerin yapılamamasından şikâyetçi olmaktadır.

¹⁷⁶ Gürel,a.g.e.,s.38.

¹⁷⁷ Gürel,a.g.e.,s.44-5.

Kütahya ile Afyon arasında dört tren istenildiği halde 1 tren yapılabileceği, Konya'ya 30/31 Ocakta gelen bir askerî trenin hemen boşaltılarak cepheye gönderilmek istenildiği halde yakıt bulunamamasından trenin kaldığı, askerî bir trenin 22 kilometre uzaklıktaki Pınarbaşı istasyonundan Konya'ya sekiz saatte gelebildiği, Cenup Cephesi ordularının ancak, şark ve garptaki cephelerini birleştiren demiryolu ve bunun iyi idaresi sayesinde muvaffakiyetli bir savaş verebileceği, halbuki, vagon yokluğundan başka, yakıtsızlık yüzünden en küçük askerî taşımaların bile sağlanamadığı; Afyon, Konya, Akşehir ve Ilgın'da gerektiği kadar odunun sürekli olarak bulundurulmasının önceden rica edildiği, Cenup ordusu, ilerideki hareketlerini Alayunt - Pozantı demiryolundan en çok yararlanmaya dayandırdığından, ordunun gelecekteki hareketlerinin odunsuzluktan geri kalmamasının sağlanması rica olunmaktadır¹⁷⁸.

I. İnönü savaşından yeni çıkmıştır. Yakıtsızlık, parasızlık ve iş bilir kişilerin olmayışı gibi bunalımlar içinde olan Demiryolları İdaresinden, o sırada gerçekleştirilemeyeceği isteklerde bulunulmasına bir çok örnek vardır. Bu örneklerden birisi şudur. Bir çok 2. veya 3. sınıf vagon varken, bunların onarılmasına gidilmeyerek erlerin hayvan taşımaya özgü, ışısız, kapalı; subay ve astsubayların da camları kırık, tahta döşemeli, ısıtılmamış ve ışıklandırılmamış vagonlarla savaş cephelerine taşınmalarının; onların hem hastalanmalarına hem de maneviyatlarının bozulmasına neden olmasının Erkânı Harbiye-i Umumiye'nin dikkatini çektiği bildirilerek, yolcu vagonlarının onartılması ve çoğaltılması rica olunmaktadır¹⁷⁹.

Buna verilen karşılıklı; büyük asker taşımalarında erlerin kapalı vagonlara bindirilmesinin her devlette benimsenmiş olduğu, eldeki yolcu vagonlarının onarılsalar dahi bu gibi asker taşımalarına yetmeyeceği, İdarenin, yük vagonlarının onarımı ile uğraşabildiği bildirilmiştir. Ancak; M. Müdafaa Vekilliği Levazımat-ı Umumiye Reisliği, İstasyon Sevk Memurluklarına gönderdiği genelgede, subay ve erlerin rahat etmelerini sağlamak için İşletme İdaresinden 1) Fenni Temizlik, 2) Işıklandırma, 3) Isıtma, 4) Mefruşat ve camların tamamlanmasının istenilmesi

¹⁷⁸ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:176, Gömlek:40, B:40015.

¹⁷⁹ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:177, Gömlek:2, B.

emredilmiştir. Yerine getirilmeyenler olursa tesviye'lerin arkasına görülen eksiklerin tükenmez kalemle yazılmasının da emirler arasında olduğu görülmektedir¹⁸⁰.

Behiç Bey'e o kadar dışarıdan müdahale edilmiştir ki artık işini yapamaz hale gelmiştir. Durumu defalarca hükümete bildirmesine rağmen bir değişiklik olmamıştır. Bu yüzden görevini bırakmıştır Hükümette Behiç Bey'in faal hizmetlerde kullanılmaması, ikinci derecedeki hizmetlerin de hafif kısımlarında çalıştırılması koşullarını taşıyan üç ay tedavi ve istirahat gerektiğine dair bir rapor verilmiştir.

Vekil olarak Genel Müdürlüğe başlamış olan Kurmay Binbaşı Halit Bey'in 2 Nisan 1921 de asillik emrinin gelmesi üzerine; ertesi günü Ankara'ya giden Behiç Bey, Nafia Vekâleti ile ilgisinin böylece kesilmiş olmasından, M. Müdafaa Vekâletine baş vurmuş, sağlık kurulunun sözü edilen üç aylık dinlenmeyi içeren raporunu getirterek, üç aylık sağlık iznini M. Müdafaa Vekâletinden almıştır¹⁸¹.

II. İnönü ve Sakarya savaşlarından sonra, çekilmek zorunda kalan Ömer Lütfi Bey¹⁸² yerine, Büyük Millet Meclisi'nce Umuru Nafia Vekilliğine seçilen Rauf (Orbay) Bey; yeniden göreve geçmesi için Behiç Bey'in ileri sürdüğü koşulları olduğu gibi kabul etmiştir. İkinci kez Anadolu - Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne atanan Behiç Bey'in 3 Aralık 1921'de görevine başlamış olduğu görülmektedir¹⁸³.

e. Ankara'daki İdare Merkezinin Konya'ya Taşınması

Askerlik bakımından çalışmaların yoğun olduğu İdare Merkezinin Konya'ya taşınması, Behiç Bey'in atanma için ileri sürdüğü koşullar arasında idi. Bundan dolayı; göreve başlamasından sonra, bir kısım memurları hemen Konya'ya gönderen Behiç Bey; yakın iş arkadaşlarıyla birlikte 17 Aralık 1921 de yola çıkarak Biçer istasyonuna varmıştır. Burada hat yapım işleriyle ilgilenen Behiç Bey, odun ve

¹⁸⁰ Gürel,**a.g.e.**,s.54.

¹⁸¹ Durukal,**a.g.m.**,s.66.

¹⁸² **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi**,Kutu:164,Gömlek:7,B:7010.

¹⁸³ **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi**,Kutu:164,Gömlek:7,B:7b003.

kereste işleri için müteahhit Emin (Sazak) ile görüşmüş; akşam üzeri de Akşehir'den gelen Mustafa Kemal Paşa ve Hariciye Vekili Yusuf Kemal Bey'le konuşmuştur. Mustafa Kemal Paşa gece Ankara'ya dönmüştür¹⁸⁴.

Ertesi gün arabalarla yola çıkan Behiç Bey ve arkadaşları, 41. Tümen karargâhı olan Batikköy'e varabilmişler, Tümen'e konuk olmuşlar; ertesi gün Sivrihisar'da kalmışlar, daha ertesi günü Aziziye ve Bulvadin'den geçerek 21 Aralık 1921 de Çay istasyonuna gelmişler, buradan da Konya'ya varmışlardır. Konya'da gerek yer problemi gerekse lüzumlu memurların henüz gelmemiş olmasından dolayı yalnız önemli meselelerle uğraşmış Konya İşletme Müdürlüğü'nün bu ay sonuna kadar kalması uygun görülmüştür¹⁸⁵.

Konya İşletme Müdürlüğü'nün durumuna baktığımızda Gayri Müslim personelin, hemen, hepsinin iş den çıkarılmış olmasından, yerlerine alınan acemi kimselerin elinde işlerin tümü ile bozulmuş olduğunu gören Umum Müdür Behiç Bey, 4 Ocak 1922 tarihli bir şifre telgrafla İdarenin bu durumunu Nafia Vekilliğine bildirmektedir. Bu telgrafta: "...İdare bugün lisansız kalmıştır" "Nizamlar Fransızca olduğundan kimse okuyamıyor." denilmektedir.

Ordu için Demiryollarını gereğince işletmek gibi büyük bir amaca yönelik olduğu göz önüne alınmadan, Behiç Bey'in Hıristiyan personeli tuttuğu söylentileri o kadar yayılmıştır ki; adının başına Hıristiyanları koruduğunu belirtmek için halkça onlara verilen bir sıfat dahi takılmıştır.

Ama ayrılışı ile Genel Müdürlüğe yeniden başlaması arasında geçen sekiz ay içinde, işten uzaklaştırılan Hıristiyan memurlardan bir kısmının geri getirilmesi, yine bunu yapan kimseler tarafından zorunlu bulunmuş ve bir kısım Hıristiyan memurlar (Kaldis Efendi gibi) Behiç Bey'den önceki bu İdarece geri getirilmiş ve göreve başlatılmıştı. Ancak; ilk Genel Müdürlüğü sırasındaki tutumu ve davranışı dolayısıyla başlayan kendi üzerindeki bu yorumların yine sürüp gittiği anlaşılmaktadır. İsmail Fazıl Paşa'nın ayrılmasından sonra Nafia Vekili olan Ömer

¹⁸⁴ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:164, Gömlek:7, B:7012.

¹⁸⁵ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:164, Gömlek:7, B:7b011., Onur, a.g.e., s.33., Yıldırım, a.g.e., s.24., "Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri", a.g.m., s.205-206.

Lütfi Bey'in, işe başladıktan hemen sonra yaptığı, Fransızca'nın kaldırılarak telgraf ve diğer haberleşmelerin Türkçe ile yapılması ve gayri Müslim personelin uzaklaştırılması teklifini de, o sırada uygulanamayacağı nedeni ile doğru bulmadığını açıkça bildirmiş olan Behiç Bey'in, bu defa, ikinci Genel Müdürlüğünde, (bu alanda sekiz aylık bir zaman içinde karşılaştığı olan bitenler nedeniyle) öncesine göre, daha uzlaşır davranışlar gösterdiği belirtilmektedir¹⁸⁶.

Konya'ya vardıklarından on beş gün sonra, 5 Ocak 1922 Nafia Vekilliğine göndermiş olduğu bir raporda Behiç Bey, Demiryollarının durumunu daha geniş olarak açıklamaktadır. Bu raporda; Konya İşletme Müdürü olarak atanmış olan Zihni Bey'in, iyi insan olduğu, fakat, demiryolculuğunu bilmediği, bununla birlikte bu görevden ayrılmaktan da korktuğu, idareci olamadığı, bu yüzden, Hareket Reisi Saffet Bey ile bu durumdan yararlanmak isteyen kimseler tarafından yönlendirildiği Saffet Bey'in ise İşletmeyi bozmaya çalıştığını bildirmiştir. İdareyi bu duruma getirenlerin bile, bütün kabahati Saffet Bey'e yükledikleri belirtilmektedir.

Saffet Bey, Konya İşletmesi Hareket Başkanı olarak, hiç bir taraftan emir ve uygundur sözü almadan Hareket Nizamnamesini (tüzüğünü) değiştirmeğe girişmiş, fakat; bastırıldığını da dağıtamadığından İdare nizamnamesiz kalmıştır. Müslüman olmayan memurları çıkartmış, yerlerine de pek genç, tecrübesiz, on beş günlük staj görmüş memurlar yerleştirmiştir.

Çay istasyonu ile Konya istasyonu arasındaki on üç istasyondan yalnız üçündeki memurların istenilen durumda olduğu; ötekilerin ne Fransızca ne de Türkçe okuduğunu anlayıp uygulayacak durumda olmadıkları anlaşılmaktadır. Trenler usulüne göre, teşkil edilememekte, istasyonlar arasında serbest yol alma konuşmaları yeterli olamamakta, bir kısım memurlar serbest yol almayı gerekli görmemekte, bazıları da bir kaç istasyon arası için birden yol vermektedir. Bu aksaklıklardan dolayı Ordunun vagonları gidecekleri yerlere bir defada ulaşamamakta, yolculuğu tekrar etmek zorunda kalmaktadır.

¹⁸⁶ Durukal, a.g.m., s.66., "İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcular...", a.g.m., s.13.

Telgraf konuşmaları bozuk olup telgraflar kaybedilmekte, telgraf bandı bulunmadığından, buna neden olanlar ortaya çıkarılamamaktadır¹⁸⁷. Bu olumsuzluğu düzeltmek için Posta İdaresin'den sağlanan bandlar istasyonlara gönderilerek bandsız konuşmalar yasak edilmiştir. Fakat; bundan üç dört gün sonra idarede üç yüz band bulunduğu ortaya çıkmıştır, işletme Müdürü Zihni Bey'in, bu bandların varlığından haberi olmadığı gibi, bandsız muhabere edilemeyeceğini de bilmediği anlaşılmıştır. İstasyonların bir kısmında ışıklandırmanın olmadığı görülmüştür. Gece telgraf konuşmaları ve yol alıp verme gibi işler çıra ışığında yapılmaktadır, istasyonlarda makas fenerleri de yoktur. Memurların çoğu dört işlemi bilemediklerinden yapılan hesaplamalarda yanlıştır¹⁸⁸.

Trenler, gerek yürürken gerekse manevra yaparken, makinist ve gardıfrenlerin acemiliğinden hırpalanıp yalpalanmaktadır. Vagonlarda ayakta durmak en büyük tehlike haline gelmiştir. Çünkü, öyle çarpmalar olmaktadır ki , bunlar vagonların camlarını kırmakta ve ayakta duranları devirmektedir.

Yol ve bina işleri de sorunludur. Binalar bakımsız badana bile yapılamaz halde, kireç yok, cam yok, kiremit yok. İstasyonlarda parmaklık kalmamış ve makas fenerleri yoktur. İstasyon dışındaki işaretler bozuk ve fenersizdir. Makas fenerlerinin kırılan camları yenilememektedir. Işıklılandırma sistemi bile çalışmamaktadır¹⁸⁹. Memlekette cam bulmak çok zor olduğu için pek çok bina camsız kalmıştır. Bu durum yalnız demiryollarının değil memleketin o günkü durumunu da pek açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

24 Ocak 1922 de Akşehir'de Garp Cephesi Kumandanı İsmet Paşa ile görüşen Behiç Bey, gayrimüslim memurlar istihdamı meselesini çözmüştür. Bu görüşmeden sonra Garp Cephesinden gelen yazı ile, Erkânı Harbiye-i Umumiye Reisliği'nin (Genel Kurmay Başkanlığının) cevabın da Demiryolları Genel Müdürlüğünün bir kaç Hıristiyan memuru hizmete almak hususundaki teklifine olumlu baktığını yazmıştır.

¹⁸⁷ Hareket Müdürü Nüzhet, **a.g.m.**, s.554-28

¹⁸⁸ Gürel, **a.g.e.**, s.68-9.

¹⁸⁹ "Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.231.

Konya İşletme Müdürü Zihni Bey; yukarıda sözü edilen yazılara karşılık olarak gönderdiği yazısında, Valilikteki toplantıda, durumun incelenmesi sonunda, trenlerin işleyemeyeceği anlaşıldığından bu emirlerin uygulanması olanağının bulunmadığı bildirilerek, varlıklarına gerek duyulan müslim olmayan personelden yararlanmak koşulu ile davranılarak; yerlerine müslim kimselerin getirilmesi olanağı olanlara zaman, zaman işten el çektirildiği, bir hafta önce 28 kişinin uzaklaştırıldığı, ertesi gün 83 kişinin Kayseri'ye gönderileceği belirtildikten sonra, gerek gidenler, gerekse Ankara'dan gelenler paralarını istediklerini ancak; kasada paralarının olmadığını bildirmektedir.

Konya'nın dışında Ankara'da da durum aynıdır. Gayrimüslimler adresleri alınarak işlerinden el çektirilmişlerdir. Ankara'da dört kişi alıkonmuştur. Bunlardan Ambar Müdürü Jak için "yerine konacak kimse olmadığından" nedeni gösterilmiş Doktor Agop Sivrihisaryan için de, doktor ve Türkleşmiş olması neden gösterilmiştir.

Günün koşullarından dolayı gösterilen hassasiyet neticesinde bir çok müslüman olmayan görevlileri uzaklaştırması demiryollarının düzenini öyle bozmuştur ki, bunu kendisine buyurmuş olan Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey¹⁹⁰ ile Umum Müdürlüğe vekâlet eden Hat Askerî Komiseri Bekir Lütfi Bey dahi, bu durumun sürmesine göz yumamayı, önceden korudukları bu kimseyi Konya işletmesindeki görevinden alarak yerine Kaldis Efendi'yi getirmek zorunluğunu duymuşlardır.

Bununla birlikte; Ankara kısmı geçici İşletme Müdürlüğüne nakledilen Saffet Bey yerine Konya İşletmesi Hareket Reisi olarak atanan Kaldis Efendi; dönemin hassasiyetinden dolayı bu yönde uygunsuz tepkilerle karşılaşacağı sezilerek hemen Hareket Müşaviri (danışmanı) yapılmıştır¹⁹¹.

Yeniden Genel Müdür olan Behiç Bey; İdare merkezini Ankara'dan Konya'ya göç ettirmek için Saffet Bey'in Konya'dan ayrılmasını istemektedir. Fakat; Saffet

¹⁹⁰ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:164, Gömlek:7, B:7010.

¹⁹¹ Durukal, a.g.m., s.66.

Bey'in, Konya çevresinde, aşırı milliyet duygularını kışkırttığı bir takım kimselere, kendisinin Ankara'ya naklini durdurmak amacıyla, Umum Müdürlüğe manevi baskı olacak nitelikte gösteriler yaptırdığı görülmektedir.

Behiç Bey, Saffet Bey'in alınmasında Anadolu - Bağdat hattının tahribi için elinden geleni yaptığını gördüğünü belirtmektedir. Nafia Vekilliği Saffet Bey'i Ankara'ya çekmiştir. Bununla birlikte, Genel Müdür Behiç Bey'in, Ankara İşletme Müdürlüğüne geçmiş olmasına rağmen, Saffet Bey'in bütün hatlarda etkisini sürdürdüğü görüldüğünden, İdarede kullanılmasının uygun olamayacağı, uzaklaştırılmasıyla yerine vekil olarak (Yüksek) Mühendis Necip Bey'in gönderilmesi hususunu Nafia Vekilliğinden sorduğu görülmektedir.

Nafia Vekilliği, durum iyice incelenmeden Saffet Bey'in görevinden uzaklaştırılmasını doğru bulmamıştır. Fakat daha sonra Saffet Bey istifasını vermiş ve yerine Yol ve Mebani Dairesi Reis yardımcısı Mühendis Necip Bey tayin edilmiş ve bu durum böylece Saffet Bey'e de bildirilmiştir.

Müslüman olmayan memurlardan bir kısmının yeniden görev başına getirilmiş olması, ulusal duyguları kendi çıkarlarına aracı yapmak isteyen bir takım kimseleri yeniden ortaya çıkarmıştır. Gerçeğe uymayan söylentileri ele alarak arkadaşlarından imza toplayan bu kimseler, 1. Ordu ile Garp Cephesi Kumandanlıklarına başvurmuşlardır. Bunlar, Askerlik Mükellefiyeti Kanunu gereğince asker olarak görevlendirildiklerinden, bu gibi memurların başvurularının kabul edilmemesi ile, bunların gördükleri muamelenin bildirilmesi, Umum Müdürlükçe Garp Cephesi Kurmay Başkanlığından rica edilmiştir.

Gayrimüslimler üzerindeki bu şikayet ve ihbarların arasında doğrudan Behiç Bey'in özel yaşamına yönelik olanları da vardır. Bunlardan biri, Genel Müdürün evinde bir gayrimüslim'i sakladığı ve bu kimsenin, baldızı Agavni'nin aracılığı ile, şimdi göreve alındığıdır. Resmi daireden farkı olmayan evinde bir adamın saklanması maddî olanak bulunmadığını, gayri müslimlerin uzaklaştırılmaları zamanında da burada ve görevde bulunmadığını açıklamak zorunda kalan Behiç Bey; Konya işletme Müdürlüğü, Nafia Vekilliğinin emrine uymayarak, varlıklarına idarenin

gerek duyduğu kimseleri de işten çıkarıp uzaklaştırılmalarına neden olmakla ne kadar yanlış davranmışsa; bu kez de, varlıklarına gerek olmayanları da deftere sokarak aynı derecede yanlışlıklar yapıldığını; şimdi ise, bunları yeniden inceleyip bu gibi gereği olmayan kimseleri birer birer çıkarttıklarını bildirmektedir¹⁹².

Bu durum üzerine Mustafa Kemal Paşa yazdığı telde, demiryolları memurlarının seçilmesinde en önemli noktanın eğitim ve tecrübe olduğu; ancak bunları, şimdiki savaşın gerektirdiği tam bir güven koşulunu da taşımalarının pek gerekli bulunduğu, bu yönden Türk memur kullanılmasının temel kural olduğu ama memurların pek büyük kısmının Rumlardan ibaret olduğunun anlaşıldığı, bu nedenlerle, ihtisas dolayısıyla değiştirilmesi mümkün olmayanların yerine Türk memur yetiştirilmesi için önlemler alınmasını istemektedir. Demiryolları işletmesinin karşılık yazısında , yönetim tamamen hükümetin emirleri doğrultusunda hareket etmektedir denilerek, bundan sonra Türk memur yetiştirme konusunda daha titiz davranılacağı belirtilmiş, müslim olmayan 99 kişinin 999'u memur olan 2000 personelin ancak, yirmide biri oranında olduğu, bunlardan mütehasıs olmayan iki kişi ile Türkçe'yi hiç bilmeyen üç kişinin hemen çıkarıldıkları arz edilmiştir.

f. Dil Problemi

Osmanlı modernleşmesi ile başlayan süreçte modernleşmenin getirdiği eğitim,dil, askerlik, sosyo kültürel alanlarında ortaya çıkan problemleri bu dönemde de dil problemi görmekteyiz. Osmanlı devletinde gerek kendi okullarında, gerekse azınlık okullarında yabancı dil olarak, genellikle, Fransızca okutulduğundan, Anadolu ve onun uzantısı olan Bağdat Demiryolları idaresinde kullanılan dil Fransızca olmuştur. İmtiyaz sahibi Almanlar ve Osmanlı Devleti bu durumu böylece kabul etmek zorunda kalmışlardır. Osmanlı Devletinde bu gibi kuruluşlarda Türkçe bilmeyen yabancı devlet uyrukluların da çalıştıkları görülmekte idi. Nitekim; Mustafa Kemal Paşa'ya sunduğu yazıda Behiç Bey'in sözünü ettiği Türkçe bilmeyen üç kişi bunlara örnek olmaktadır. Kendileriyle henüz barış imzalamadığımız

¹⁹² Gürel,**a.g.e.**,s.80.

Devletlerin uyuşu olan kimseler de Demiryollarında çalışmakta idi. Fakat; bunların içinde 18 kişinin doğrudan Yunan uyruklu olması çok önemli olmaktadır. Otuz sayısının üstünde olan bu yabancı uyruklu kimseler Nafia Vekâleti emriyle işten uzaklaştırılmış bulunmektedir¹⁹³.

Behiç Bey'in birinci Genel Müdürlüğü zamanında; Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey'in, Demiryollarındaki dili Trkeştirmeye başlangıç olmak üzere önce telgraf haberleşmelerinin Türkçe yapılmasını istediği görülmektedir. Hıristiyan memurların hemen hepsi Türkçe okur yazar olduğundan, onları Türkçe yazışmaya bir ay içinde alıştırmak g olmayacaktır, fikri ileri süren mer Ltf Bey bu alandaki düşüncesi uygun olursa büyük bir adım atılmış olunacağını Behiç Bey'e bildirmiřtir¹⁹⁴.

Umum Müdür Behiç Bey ise Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey'e Demiryollarındaki dilin Trkeştirilmesi hakkındaki ilk fikri 1909 senesinde ortaya koyanın kendisi olduğunu; ancak, mevcut zorluklar arasına telgraf muhaberelerinin değiştirilmesine taraftar olmadığını, çünkü; hareketin bütün sorumluluğunun muhaberat üzerine kurulu olduğunu, zor zamanlarda bu mesuliyeti almanın çok riskli olduğunu ileride büyük can ve mal kayıplı kazalar olabileceğini söylemiştir.

Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey verdiği cevapta, Suriye ve İzmir gibi yerlerin demiryollarında çalışırken Anadolu'ya sığınarak memur olmak isteyenlerin uzun zaman açıkta kalmalarının dedikodu yarattığını, bu durum uygun görülemediği için Anadolu Demiryollarındaki gayrimüslim memurların azli ile bu gibi müslim ve milliyetçi memurların tayininin Veklete kararlaştırıldığını bildirerek gayrimüslimlerin azilleri emrinin doğrudan doğruya tarafınızdan verilmesi münasip görülmüyorsa Veklet onları azil ve diğerlerini tayin cihetini düşünmektedir demekte, ve hizmetten çıkarılmasında bir sakınca bulunmayan gayrimüslim memurların adlarını bildirir bir cetvelin özel olarak kendisine gönderilmesini istemektedir.

¹⁹³ Gürel,**a.g.e.**,s.81.

¹⁹⁴ Durukal,**a.g.m.**,s.66.

Temmuz ortalarına doğru başlayan üçüncü Yunan saldırısı sonucu olarak 19.7. 1921'de Eskişehir istasyonu boşaltılmıştır. Demiryolları İdaresinin uygun bulması üzerine Eskişehir'deki Hıristiyan memurlar orada bırakılmış, hatta Mösyö Andre'ye Genel Müdür vekilliği de verilmiş olduğu halde; Nafia Vekilliği, bunları düşman tarafına kaçmış sayarak 20 Ağustos'a kadar dönmedikleri takdirde, yerlerine müslümanların alınmasını; ve bunların sonucu olarak demiryollarında artık Türkçe kullanılmasını emretmiştir¹⁹⁵.

Bu emirde, müslim olmayan personelin, son savaşta, zamanından önce görevlerini bırakarak saklandıkları; bu nedenle, bunların askerlik bakımından Şimendiferlerde kullanılmalarının büsbütün olanaksız olduğu, hattın kısalması dolayısıyla eldeki müslim memurların yeteceğinin bugünden itibaren gerek Konya kısmında gerekse Ankara kısmında mevcut gayrimüslim memurların ilişkisinin kesilmesi ve bunların hükümetçe uygun görülecek yerlere sevk ve iskânlarının yapılması bunların yerine müslim memurların tayini, Ankara kısmında sekiz tren tertibine yetecek memurdan fazlasının Konya kısmına nakli; yine fazla memur kalırsa, adresleri alınarak müddetsiz izinli sayılmaları istenilmekte ve bu emir alınmaz, hatlardaki bilumum muhaberat ve muamelâtın haberleşme ve işlemlerin derhal Türkçe'ye tahvili emir olunacağından, ona göre şimdiden lâzım olan tertibatın alınması emir olunmaktadır. Müslüman memurlar yetecek denilen bu yazıya rağmen; sonradan nasıl birçok kimsenin alındığı yukarıda, vesilelerle, söz konusu edilmişti¹⁹⁶.

Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinde geçmişten beri bir yabancı dil kullanılması ile, bu idarede çalışan kimselerin nitelikleri arasındaki sıkı ilişkiyi görmüş olduğu anlaşılan Naifa Vekili Ömer Lütfi Bey'in; Demiryollarında Türkçe kullanılacağı buyruğunu; müslim olmayan memurları görevden uzaklaştırdıktan sonra vermiş olduğu görülmektedir.

Ancak, yazışmalarda Fransızca kullanmanın bu kurumun bir özelliği olmadığı; yabancı sermayeli başka kurumlarda da Fransızca'nın kullanılmakta olduğu, bunun Osmanlı topluluğunun siyasal ve kültürel durumunun bir sonucu

¹⁹⁵ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:164, Göllek:7, B:7a011.

¹⁹⁶ Gürel, a.g.e., s.84.

olduğu, görülmektedir. Fransız etkisi daha sonra Cumhuriyet döneminde hatta 1950 lili yıllara kadar devam etmiştir. 1950-1954 meclisine baktığımız zaman milletvekillerinin bir çoğunun dil olarak Fransızca'yı tercih ettikleri görülmektedir¹⁹⁷.

Alman sermayeli olan Anadolu Demiryolu ortaklığının başına geçenlerin, Fransızcanın bu yaygınlığına karşı, kendi yararlarına doğrudan bir değişiklik yapamayacaklarını görerek, daha başlangıçta, Almancayı da geçerli bir dil olarak araya sokmaya çalıştıklarının örneklerine rastlanılmıştır.

1902 tarihin'de Anadolu Demiryollarına verilen Bağdat Demiryolu imtiyazı mukavelenamesinin 34. maddesinde; yeni ortaklık, taşıdığı sıfat gereğince, bütün Devlet daireleriyle Türkçe konuşulacak denilmiş olduğu görülmektedir. Daha önce, Anadolu Demiryolları İmtiyaz Mukavelenamesine konulmamış olan bu koşul, en azından, 14 yıllık bir denemenin ürünü olmalıdır. Bu madde, Anadolu Demiryolları İdaresinin Devlet daireleriyle yaptığı yazışmalarda dahi Türkçe kullanmak gereğini duymamış olduğunu göstermektedir.

1902 yılında, Bağdat Demiryolu Ortaklığının imtiyaz mukavelenamesine konulabilmiş olan ve ancak devlet daireleriyle yazışmalarla sınırlı kalmış dil üzerindeki bu koşulu; öteki demiryolları idareleri ile yabancı ortaklıklara yayan ve bunların iç işlemlerinin ve haberleşmelerinin de Türkçeleştirilmesini içeren bir biçime getirebilmek için 1916 yılına kadar beklemek gerektiği görülmektedir.

Buna göre; Anadolu-Bağdat Demiryolları İdaresinin bu kanunun uygulamasını, millî kuvvetlerin Anadoludaki hatların işletmesine el koydukları 23 Mart 1920 tarihinden sekiz buçuk ay önce tamamlamış, istasyonlar arası telgraf haberleşmelerini Türkçe ile yapmaya memurlarını alıştırmış olması gerekmektedir.

¹⁹⁷ Bakınız; Ali Osman Akalan, **IX. Dönem Türkiye Büyük Millet Meclisi (1950-1954)**, Yayınlanmamış Master Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 1998.

Halbuki, Anadolu'daki demiryollarına el konulduğu zaman, kanunun buyruğunu sağlamaya yönelmiş en küçük bir girişimin izi dahi görülmemiştir¹⁹⁸.

Kurtuluş Savaşı sırasında demiryollarının haberleşme ve yazışmalarını Türkçeleştirmek isteyenlerin hiçbiri böyle bir kanunu ileri sürmemişlerdir. Bu kanun, büyük zaferden sonra söz konusu olmuştur. Alman sermayeli olan kurumlar da idareciler, o sırada yaygın bir Batı dili olan Fransızcanın yerine geçirmek amacıyla Almanca'yı araya sokmaya çalışmışlar, fakat bir başarı elde edememişlerdir.

Anadolu-Bağdat Demiryollarında Fransızca yerine bu milletin dili olan Türkçenin kullanılması, o sırada işletme işinde doğuracağı kötü olasılıklar dahi göze alınarak; Kurtuluş Savaşı içinde, Kurtuluş Savaşı ruhu ile sağlanmış, ve böylece dil konusu demiryollarında, yıllarca süren, çözüm bekleyen bir sorun olmaktan çıkarılmıştır.

Dil tartışmaları sürerken Fransızlarla, 20.10.1921 de imzalanan Ankara Anlaşması üzerine, Mersin yolu açılmış olduğundan Anadolu'nun İstanbul ve Avrupa ile ulaşımı büyük ölçüde kolaylaşmıştır. Bu Anlaşmadan, Demiryolları idaresi malzeme ve kömür getirtme işinde büyük yararlar elde etmiştir¹⁹⁹.

Ankara Anlaşmasınının 10. maddesi, Pozanti'dan sonra demiryollarının bir Fransız grubu tarafından işletilmesini öngörmektedir. Fransızlar, böyle bir grup gelinceye kadar Pozanti-Yenice istasyonları arasının tarafımızdan işletilmesini teklif etmişlerdir. Yapımı bitmemiş olduğundan, gerektireceği sürekli onarım masraflarına katlanmayı göze alarak, bu teklif Türkler tarafından kabul edilmiştir.

Genel Müdür Behiç Bey'in 9.1.1922 tarihli raporundan: İdaremizde işlemekte olan 18, onarımda 4, onarılması için Avrupa'dan getirtilecek malzemeyi bekleyen 5 lokomotif bulunduğu; Çay istasyonu ile Yenice istasyonu arasında günde bir tren, Konya'dan Cepheye de haftada iki tren yapmaya olanak veren bu makinelerden bir ikisi daha onarım gerektirecek bir duruma düşerse, bu trenlerin de yapılmayacağı;

¹⁹⁸ Gürel,**a.g.e.**,s.88.

¹⁹⁹ Can,**a.g.e.**,s.226.

Fransızlardan kiralanan 50 vagon ile hatta bulunan 282 vagonun bu makinelere göre yeter olduğu, bununla birlikte, Fransız İdaresinden, kapalı ve frenli 50 vagon daha kiralanacağı bildirilmektedir²⁰⁰.

Fransız Demiryolları İdaresinin Türk Demiryolları İdaresine yaptığı bu yardımlara, Ankara Anlaşması'nı sağlayan Mösyö Franklen Buyyon'un aracı olduğu anlaşılmaktadır. Ellerde gereğinden çok makine olduğu anlaşılan Fransız İdaresinin ileri gelenlerinin, Adana bölgesine gidip gelen memurlarımıza, hükümet merkezinden istenilmesi koşulu ile, bunlardan bir kısmını İdaremize verebileceklerini söylemiş olmalarına dayanan Genel Müdür Behiç Bey; lokomotif alınması için gereken girişimlerin yapılmasını hükümetten istemiştir. Nafia Vekilliği, bu konuda girişimde bulunmuşsa da, Fransızların Adana Şimendifer Talî Komisyonu, yetkisizliğini ileri sürerek, bu girişimin Hariciye Vekilliği yolu ile yapılmasını istemiştir²⁰¹.

Yüzde elli indirimli olan İdaremiz malzemesi taşıma ücretinin yüzde yetmiş beşe indirilmesi isteğimizin karşılığını henüz vermemişlerdir. Yalnız, Yenice istasyonunda verdikleri oda sayısını altıya çıkarmışlar, mağaza yapılmaya elverişli bir yer vereceklerini de söylemişler, her birinin günlük kirası 13 lira olan lokomotifleri geri istediklerinde, geri verilmesi 15 günü geçtiğinde her gün için kiralarının üç katının ödeneceği koşullarını da ileri sürmüşlerdir.

Üç lokomotif şubat ayı başında alınmıştır. Bunların Konya-Çay arası personel değiştirmeden ve yalnız kömür yakarak işleyecekleri, Cer işleri Dairesi'nde ilgililere bildirilmiştir. Sonradan alınacak iki lokomotifle bunların en iyi cinsten oldukları ancak, borularının dayanıklı olmadığı, bu nedenle iki ay sonra bir onarım gerektirebilecekleri anlaşılmıştır. Bu çeşit kolaylıklar gösteren Fransız Demiryolları idaresi, Pozanti-Yenice kısmının işletilmesini kendilerine veren Ankara Anlaşmasına

²⁰⁰ Gürel, a.g.e., s.90.

²⁰¹ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu: 176, Gömlek: 40, B: 40015.

dayanarak bu kısım üzerindeki malzeme ve âletlerin kaldırılıp götürülmekte olmasından Dışişleri Bakanlığı yolu ile şikâyette bulunmuşlardır²⁰².

Nafia Vekilliğinin bu konu üzerindeki sorusuna verdiği karşılıkta, Umum Müdür Behiç Bey, bu malzemenin Bağdat Hattı ile bir ilgisi bulunmadığını; "Bağdat Hattı inşaat Şirketine ait" olan bu gibi malzemelerden Fransız idaresinin şikâyete bulunma hakkı olmadığını bildirmiştir.

Fransız idaresi daha sonra bu yöndeki şikâyetlerinden vazgeçmiştir. Bundan sonra, Toroslardaki bütün dekovil malzemesi, (hatta denetim amacıyla tüneller içine döşenmiş dekovil rayları dahi) yerlerine geniş hat döşenerek, Azarıköy-Piribeyli menzil dekovil hattı döşenmesinde kullanılmak üzere kaldırılmıştır.

Fransızların Adana ve yöresindeki istasyonlara cuma günleri Türk Bayrağı ile birlikte Fransız Bayrağı da çektikleri görülmüş; Valinin uyarması üzerine on gün boyunca Fransız bayrağı çekmekten vazgeçmişler ise de, Türk bayrağını da çekmedikleri öğrenilmiştir. Daha sonra özellikle de Büyük Taaruz sırasında Türkler Fransız Yüksek Komiseri ile Adana ve bölgesi demiryollarını işleten Fransız idaresinden çok yardım görmüştür. Fransızlar, Türkler'e lokomotif, vagon, yağ ve bir çok malzeme vermişlerdir²⁰³.

g. Milli Mücadele Döneminde Mali Durum

Demiryollarında gelir getiren, işletme , Adapazarı İşletmesidir. Ankara ve Konya İşletmelerinde yolcu ve ticaret eşyası geliri, sözü edilemeyecek derecede azdır. Askeri taşımalarından oluşan devletteki alacakların ödenmesi için Maliye Vekilliğinin Valilik Muhasebelerine verdiği havaleler, ödenememektedir. Nafia Vekilliğ'in'den onbini Ankara İşletmesine verilmek üzere ellibin lira, ardından genel siparişler için ellibin lira daha istemiştir.

²⁰² Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:176, Gömlek:40, B:40015.

²⁰³ "Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetler", a.g.m., s.208.

Hatlara el konulduktan sonra lokomotifler önce kömür ve mazotla çalışmışlardır. Ama mazot ve kömür kısa sürede bitme noktasına gelince yöredeki illere yazılar yazılarak odun sağlanması istenmiş Garp Cephesi işe dahil olmasına rağmen Kütahya ve Bilecikten başka hiçbir bölgeden ilgi görmemiştir. Parada sıkıntı çeken hükümet odun getiren mütaahhitlere ödeme yapamayınca mütaahhitler de odun temin edemez duruma gelmiştir²⁰⁴.

Ankara İşletme Müfettişliği ise, Adapazarı İşletmesi gelirinin Ankara İşletmesine bırakılmış olmasını yeterli gören Maliye Vekilliğinin, bundan başka bir para verilemeyeceğini kesin olarak bildirdiğinden söz etmektedir. Borç, kırk bin lirayı aşmış olduğundan ve en küçük bir ihtiyacı gidermek için bile kasada para bulunmadığından ne yapılacağı Genel Müdürlüğe sorulmaktadır. Uğraşmalar sonunda, bu borca karşılık olmak üzere maliyeden 5 bin lira verilmiş, o sırada Adapazarı İşletmesinden de 3 bin lira gelmiştir. Demiryolları ordudan taşımalar ve İdareden aldığı malzeme karşılığında hiç para alamamaktadır. Oysa İdare her şeyin parasını almak mecburiyetindedir²⁰⁵.

Yine bu sıralarda Zonguldak'tan gelen kömür vapurunun, elde para olmadığından, boşaltılması bir sorun olmuştur. Bir tesadüf sonucu, Mersin'de bulunan Genel Müdür'ün boşaltmanın yarısında parasının verileceğini söylemesi üzerine, boşaltma işine başlanılmıştır. Havalesi gönderilmediğinden, söz üzerine başlayan bu boşaltmanın duracağı, ve bunun sonunda, yükünü boşaltmadan bekleyecek olan vapura bekleme tazminatı vermek zorunda kalacağı Vekillige yazılmıştır. Daha sonra Nafia Vekilliği, Demiryolları İdaresine, Demiryolları İdaresinin askeri taşımalarından oluşmuş alacaklarının Maliyece her ay düzenli bir şekilde; birikmiş alacaklarının ise taksitle ödemesini kararlaştırmıştır. Ama bu karara da Maliye Vekilliğinin zaman zaman uymadığı görülmüştür.

Mersin limanındaki kömür vapurunun boşaltılması için İdare alacaklarına mahsuben vermesi gereken 20 bin lirayı idareye göndermeyerek, bu hizmetleri yapacak olan Fransız Demiryolları İdaresinin, ispat edici belgeleri Mersin Valilik

²⁰⁴ Falih Rıfki Atay, **Zeytindağı**, Yenigün Yay.,I.Baskı,Ankara,1998,s.77.

²⁰⁵ Gürel,**a.g.e.**,s.93.

Muhasebesine vererek, oradan karşılığını almasını istemiştir. Kömürün, Mersin'den Yenice istasyonuna kadar taşınması masrafları için Mersin muhasebeciliğine başvurulması gerektiğini Fransız Demiryolları İdaresine bildirmek İdareyi sıkıntıya düşürmüştür. Bu para, İdare alacaklarından bir kısım olarak istenildiğinden Maliye Vekilliğinin bu davranışı sözü geçen Vekiller Heyeti Kararına hiç uymamıştır²⁰⁶.

Demiryolları Mart 1920 tarihine kadar da Maliyeden yine bir şey alamamıştır. Bu nedenle, makinelerin yağsız, atölyelerin malzemesiz kaldığı; tonu 5 liradan odun alınmadığından için savaş için istif edilmiş kömürlerden yakmak zorunda kalındığı, Osmanlı Bankası ile birçok tüccara olan borçların verilemediği, bu yüzden, borçlanma ve güven üzerine iş yapmak olanağı kalmadığı, yolların ve vagonların malzemesizlikten onarılamadığı; malî durum elverişli değilse para istenilmeyeceği, ancak; para verilmediği takdirde doğacak sonuçlardan, hele cephe taşımalarının gecikmesinden İdarenin sorumlu tutulamayacağı, demiryolları idaresi, tarafından gereken yerlere bildirilmiştir.

Büyük taarruzdan 55 gün önce, Demiryolları İdaresi, kendisinden istenilen iş gittikçe artarken, gerekli yedek alet ve malzeme getirtmek için dahi, alacaklısı olduğu maliyeden parasını alamamaktadır. Behiç Bey günlüğünde bu durumu şöyle anlatır. “Bir taraftan günde 15 tren istenirken diğer taraftan elde odun bulunmaz müteahhidler para ister günde yüzlerce memur ve amele iki üç aydır birikmiş olan paralarını ister, istasyonlardan bulunup alınan odun gönderilmez, her taraftan açlık yükselirken utandığımdan insan içine çıkamıyorum”. Demiştir²⁰⁷.

Fransızlarla imzalanan Ankara Antlaşması, milli mücadeledeki öneminden ayrı olarak; yurt dışından ve yurdun diğer köşelerinden gereksindiği malzemeleri Mersin Limanı yolu ile getirtmeyi sağlamış olması bakımından demiryolu işletmeciliği için, ayrıca bir önem taşımaktadır. Adana, Tarsus ve Mersin canlı piyasaları ile doğrudan bağlantı kuran Demiryolları İdaresi, buralarda tüccar ve

²⁰⁶ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:176, Gömlek:40, B:40015.

²⁰⁷ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:177, Gömlek:2, B:2.

fabrikatörler elinde, işletme için en büyük önemi taşıyan, satışa arzedilmiş maden kömürleri bulmuştur.

1922 tarihi, Umum Müdürlüğün Konya'da işe başladığı zamandır. Bu sıralarda, Fransız Demiryollarından ileride geri verilmek üzere 500 ton kömür alınmıştır, İskenderun'dan getirilen bu kömürler teslim alınmaya başlanmıştır. Fransız Demiryolları idaresinden vagon ve lokomotif kiralınmasında ve ödünç beşyüz ton kömür alınmasında aracılığına başvurulmuş olduğu anlaşılan, Franklen Buyyon'un bu konuda da aracılığından yararlandığı görülmektedir. Franklen Buyyon; Ereğli kömürlerinin Fransız vapurlarıyla Mersin'e taşınmasında Yunanlıların herhangi bir şekilde saldırıda bulunamayacaklarını, bu konu üzerinde İstanbul'da Mösyö Vil ile Hâmid Bey'in görüşmeler yapmasının kararlaştırıldığını, Mersin'deki Fransız Gemi ortaklarından bir adamının bu iş için İstanbul'a gittiğini bildirmiştir. Buna dayanılarak Umum Müdürlükten Nafia Vekâletine gönderilen bir yazıda Hamid Bey'in bu duruma dikkatinin çekilmesi ile birlikte, Ereğli kömürlerinin getirilmesi sorunu ile Vekaletin doğrudan uğraşması istenilmiştir.

Zonguldak kömürü alımı işleriyle kendisinin meşgul olması dileği üzerine, Nafia Vekâletinin bu alanda çalışmalar yaptığı görülmektedir. Zonguldak Osmanlı Kömür Şirketi ile iki ay içinde sekiz bin ton kömürün teslimi üzerine bir mukavele yapıldığı; 48 bin lira tutacak olan navlun bedelinin, teslim edilenler oranında peşin verilmesi koşulu ile kömür bedeli olan 76 bin lira'nın şirketin Gümrük İdaresine olan borcundan düşüleceği açıklanan Nafia Vekâletinin bir yazısından, 1750 ton kömür yüklü bir vapurun da Mersin Limanına doğru yola çıktığı anlaşılmaktadır²⁰⁸.

Genel Müdürlük savaş başlarsa, mali durumun kötü olduğunu Maliye Vekaletinin kurumun parasını ödemediğini, hem askeri taşımanın hem de yük taşımalarının akasayabileceğini hatta durabileceğini belirterek demiryolları için gerekli önlemlerin alınmasını istemiştir.

Büyük Taaruzun hemen öncesinde 1276 ton Ereğli kömürü gelmiş, kömür Osmanlı Bankası adına yola çıkarılmıştır. Daha sonra Fransız bandıralı "Rusya"

²⁰⁸ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:176, Gömlek:40, B:40015.

adındaki gemi de 2500 ton kömürle Zonguldak'tan yola çıkmıştır. Bu gemilerin getirdikleri kömür o sıralarda duyulan savaş olasılığının yarattığı sıkıntıları gidermiştir.

Kömür ihtiyacı iki gemi ile biraz olsun çözülürken önemli bir sorun olan odun ihtiyacı ortada durmaktadır. Odun müteahhitlerine de para verilememiştir. Odun, askeri taşımalar için yakıldığı halde, odun kesmek için müteahhitlerden orman vergisi peşin istenilmekte; müteahhitler ise İdareden para alamadıklarından bu vergiyi verememekte, böylece odun sağlamak güç olmaktadır. Odunsuz kalmanın sonucunda ise kömür kullanılmakta bu durumdan dolayı hiçbir sorumluluk alınamayacağı, her vesile ile Bakanlığa bildirilmektedir.

Sakarya Savaşı'nın en bunalımlı zamanlarında, yeterince depo edilmediği için, odunsuz ve kömürsüz kalınmasından Adliye Vekâleti gibi bazı vekâletlerden ve dairelerden, Ankara istasyonundaki makineler için toplamı 4 bin kilo odun derlenebildiği, örneği odun sıkıntısının ilerde büyük sorunlara yol açacağıının göstergesi olmuştur.

Odun müteahhitlerinin, ormanlarda kesim yapabilmesi için gerekli izinleri almasında sıkıntılar yaşanmıştır. Bakanlıklar ve savaş döneminde bile bürokrasi işleri çok yavaşlatmıştır. Odun müteahhitlerinin işçilerinden büyük bir kısmı askere alındığından, müteahhitlerin vermekte oldukları odunlar azalmaya başlamıştır. Bundan başka odunların taşınması sırasında hırsızlıklara engel olunması için odun vagonlarının nöbetçiler tarafından korunacağı, vagonlardan odun çalmak isteyenlere, kim olurlarsa olsunlar, nöbetçilerce hemen ateş edilmesi emri verilmiştir.

İhtisas, gayrimüslim memurlar; malzeme ise, para ve zaman sorunları ile ilgilidir. Ankara Anlaşması ile Mersin yolunun açılmış bulunması, İstanbul ve Avrupa ile her türlü ticarî ilişkilerin kurulmasına olanak vermiş olduğundan, gerekli malzemenin ve yedek parçaların satın alınması ve getirilmesi için parasızlıktan başka belli başlı bir engel kalmamıştır. Bu nedenle, malzeme sorunu ile malî sorun birbirinden ayrılmamaktadır.

1921 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolları İşletmelerine Millî Hükümetçe el konulmuş olduğu sıralarda, İşletmenin ilerideki durumu da göz önüne alınarak Avrupa'dan bir kısım malzeme ve yedek parça getirilmesi gerekli görülmüştür. O sırada, böyle bir satın alma işine; coğrafi yakınlığı ve Anadolu Milli Hükümetine sempati göstermesi bakımından en elverişli yer, İtalya idi. Bu nedenlerle, hükümetçe gerekli birtakım eşya ve malzemeyi satın almak maksadıyla Saruhan Milletvekili Reşat ve Kozan Milletvekili Mustafa Beylerden kurulu bir komisyon İtalya'ya gönderilirken, yanlarına Demiryolları İdaresinden bir mühendis verilerek, bu komisyona, düzenlenmiş listeye göre demiryolu malzemesi satın alma yetkisi de verilmişti.

Komisyonun; İtalya'da iş yapmakta olan Komisyoncu Nuri Aziz ve Ortakları aracılığı ile satın aldıkları malzeme, o sırada Mersin yolu kapalı olduğundan, yurda Antalya yolu ile gönderilmiştir. Fakat, bu malzemenin çoğu, savaşlar dolayısıyla, yollarda kalmış, idare bunlarla ilgilenmemiştir. Bir kısmı Antalya'da bekletilen malzemenin bir kısmı da Eskişehir'e gelmiş ve vagon içinde Ankara'ya kadar getirilmiştir.

Antalya'da bekletilen malzemeyi getirtmek üzere idarece gönderilen bir memur, Antalya'da bekletilmiş malzemeyi Mersin'e göndermek üzere vapura yükletirken, büyük bir kısmı kırık olan 19 ton ateş tuğlasının vapur yükleme ve boşaltılmasında tamamen hurdalaşacağını düşünerek bunları motorlu gemi ile göndermeyi Genel Müdürlüğe önermiştir. Bunlara verilen müsaadenin yanına Genel Müdürlükçe camlar da eklenmiştir. Fakat Konya'ya gelen bu 13 sandık camın, yollardaki titizliklere rağmen; yüzde sekseninin kırık olduğu görülmüştür. "Bu camların yüzde yüze yakın bir nisbette kırılmasına sebep, sandıkların gayet fena ambalaj edilmesidir." denilerek, bu durumun satın almayı yapan Komisyon üyeleri Milletvekili Süreyya ve Mustafa Beylere sorularak, zararın hangi tarafa ait olacağını belirlenmesi Nafia Vekâletine bildirilmiştir.

Malzeme alımları sırasında Fransa'dan lokomotif satın alınması önerisi gelmiştir. Fransızlar 10 lokomotif % 35 peşin, kalan kısmı ise üç yıla bölünerek ödenmesini teklif etmiş ve lokomotifleri Paris'te tanıtmıştır. Genel Müdürlük

lokomotif alımı ile ilgili olarak, lokomotiflerin ilk taksidiyle parasıyla yedek parça alınırca, hiç kullanılmayan altı makinemizin çalışacağını, ve durmak üzere olan diğer makinelerinde geleceğinin sağlanmış olacağını belirtmekte, buradaki makineleri kendi hallerine bırakıp başka 10 makine almanın kendi düşüncelerine uymadığını, gelecek makinelerin yedek parçaları yoksa az zamanda onların da buradakilerin durumuna düşeceklerini açıklamıştır.

Karşılıklı çalışmalardan sonra, lokomotiflerin külhanlarının çelik olduğu ve savaş için yapıldıkları anlaşılmış, bu makinelerin, savaş zamanı çalışmış ve yorgun olduklarının kestirilebildiği, külhanlarından başka diğer aksamalarının uygun görüldüğü, ancak kilometrelerinin ve onarıma alınma yıllarının açıklamalardan anlaşılamadığı, bu makinelere verilecek paranın pek azı ile denenmiş ve bütün vasıfları beğenilmiş eldeki makineleri kazanabileceğimiz belirtildikten sonra; eldeki makinelerin gittikçe bozulduğunu, bunlar için ileride yedek parçalar getirtilse bile, küçük atelyelerde her birinin birer birer onarımının çok uzun zaman alacağı, bu nedenle eldeki makine sayısını çoğaltabilmek amacıyla, önerilen bu lokomotiflerden beş adedinin muayene ve denemelerinden sonra alınmalarının uygun olacağı bildirilmiştir²⁰⁹.

Sakarya savaşından sonra Konya hattında en önemli sorun, vagon ve lokomotif onarılması ve dolayısıyla yedek parçalarının sağlanması olmuştur. Büyük atölye Eskişehir'de düşman elinde kalmıştır. İdare, parasızdır. Milyonu aşkın alacağına karşı maliye'den 50 bin lira alamamaktadır.

Parça sorunun çözümü için Ankara'da kullanılmayan lokomotiflerin sökülüp parçalarından gerekli görülenlerin Konya'ya getirtilip buradaki lokomotiflerin, onarımında kullanılması istenmekte; Eskişehir'in boşaltılması sırasında Ankara'ya getirilmiş olup içindekilerden İdarenin dahi haberi olmayan vagonlardaki malzemeden de yararlanılması öğütlenmektedir. Buna karşılık sunulan Cer İşleri Başmühendisi Eşref Bey'in raporunda, bir lokomotif tekerleğini Ankara'dan Konya hattına taşıyacak bir aracın, o sıralarda, Anadolu'da bulunmadığı, Ankara'da bulunan

²⁰⁹ Gürel, a.g.e., s.113-4.

eşya ve malzeme yüklü vagonlardan seçilir işlerle dolu bir vagonun Konya hattına taşınmak üzere Polatlı'ya getirildiği, fakat karayolu taşıt aracı bulunamaması yüzünden, günlerce bekletilen bu vagonun Ankara'ya geri gönderildiği; sonradan, bu malzemedan 83 kiloluk bir aracın bir memur gözetimi altında, Ankara'dan Konya'ya 60 lira taşıt ücreti ödenerek getirtilebildiği, bu nedenle bu malzemeyi İstanbul'a veya Avrupa'ya ısmarlamanın daha kolay ve daha ucuz olacağı belirtilmektedir.

Her çeşit malzeme, cephane ve erzak Garp Cephesine doğru yola çıkacaktır. Önceki savaşlarda eksen, Ankara-Eskişehir hattı iken, şimdi Konya hattı olmuştur. Bağlantıları kesilmiş olan bu iki hat arasında, en uygun yerlerden, en kısa bağlantı yolu sağlanması gerekmektedir. Böyle bir yol, en azından, Ankara ile Garp Cephesi bağlantısını sağlayacaktı. Cepheye yardımın büyük bir kısmı Ankara'dan gelmektedir. Karayolu büyük sıkıntı yaşamaktadır. Yollar bozulmuş, yağmur, çamur yolları kullanılamaz hale getirmiştir. Böyle bir karayolu sorununu, herkes görmekte ve zorluklarını yaşamaktadır.

Bu sırada, Nafia Vekilliği, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğinin önerisi üzerine, Toroslardaki dekovil malzemesinin, "geri verilmesi" koşulu ile ve "geçici olarak" Garp Cephesi emrine verilmesini uygun bulduğunu Genel Müdürlüğe bildirmiştir.

Daha sonra tünellerdeki dekoviller sökülecek ve yine Toroslarda metresi 15 kilo ağırlığında dekovil hatları ile ilgili ne kadar, ray, travers ve teferruatı varsa hepsi Azarıköy'e taşınacaktır. Lokomotifler ve vagonlar için ayrıca emir verileceği bildirilmektedir.

Garp Cephesi, Azarı dekovil hattının uzatılmasını istemektedir. Bu nedenle, yurdumuzun başka yerlerinde dekovil malzemesi bulunup bulunmadığı araştırıldığı gibi yeniden dekovil malzemesi satın alma işine de girişilmiştir. Bu arada, Konya Özel İdaresi'nin satılığa çıkardığı 1100 m. uzunluğundaki dekovil raylarının

Demiryolları İdaresine devredilmesi emrinin verildiği Garp Cephesi Kumandanlığına yazılmıştır²¹⁰.

Mersin'de bir tüccarda bulunduğu haber alınan dekovil malzemesinin cinsi ve miktarı ile; Antalya'da İdarenin iş yaptığı bir müteahhide dekovil malzemesi de getirtip getirtemeyeceği hususu sorulmuştur. Çok miktarda bulunduğu haber alınan İzmit ve Derince'deki dekovil malzemesinin miktarı ve cinsi bakımından incelenerek gerekenin yapılması Adapazarı İşletme Müdürlüğünden istenmiştir.

Toros tünellerindeki dekovil rayları kaldırılırken, bazı yerlerinin kırık olduğu, bulonlarının (somunlu vida) da çalınmış olduğu anlaşılmıştır. Ordunun son dereced önem verdiği Azarıköy dekovil hattı yapımı için gerekli olan malzemenin sağlanmasında da malî yönden büyük zorluklarla karşılaşıldığı görülmektedir²¹¹.

Bu zorluklarla mücadele için Garp Cephesinin emri üzerine, onbeş bin lira Genel Müdürlük emrine bankaya yatırılmıştır. İş adamlarının, daha önce kendilerinden istenilen dekovil malzemesi satış önerilerine, o zaman parasızlık yüzünden karşılık verilemediğinden, şimdi, onlardan yeni öneriler istenilmiştir. Satın alma işine, ancak, bu onbeşbin lira alındıktan sonra başlanmıştır. Her türlü olumsuzluğa rağmen demiryollarına, dönemin şartlarına göre önemli ödenekler verilmiştir²¹².

Zamanla bankaya konan paranın 22 bin liraya ulaştığı buna dayanarak satın alma işine iyice hız verdikleri anlaşılmaktadır. Ancak; İstanbul'da (Biraderler) firmasından satın alınmak üzere olan dekovil malzemesinin bulunsuz ve cebirsiz olduğu son anda anlaşıldığından satın alma işinden hemen vazgeçilmiştir.

İş adamlarından yeniden öneriler alınmaya başlanılmış ise de, bunların malzeme hakkında verdiği bilgilerin hep eksik olduğu görülmektedir. Bununla birlikte; insan üstü bir çalışma sürdürülmektedir. Güzergâh uygulamasının 57., toprak düzeltmesinin 51.600 balast döşeme işinin 29. kilometreye ulaştığı; bu kısım

²¹⁰ Günçan,**a.g.e.**,s.41.

²¹¹ Günçan,**a.g.e.**,s.40.

²¹² Yıldırım,**a.g.e.**,s.25.

içinde iş trenlerinin işlemekte olduğu, eldeki malzeme ile 33. km. ye varılabileceği ve hattın yakında resmi bir şekilde işletmeye açılacağı anlaşılmaktadır.

Garp Cephesinin de uygun bulması üzerine 5 Mart 1920 tarihinde Garp Cephesi kumandanı ve ileri gelenleri ile Demiryolları Genel Müdürü ve Akşehir ile Ilgın Kaymakamlarının hazır buldukları bir törenle "Azarıköy Dekovil Hattı" resmen işletmeye açılmıştır²¹³.

Bu menzil hattı işletmesi, yapımına verilmiş olan önem oranında o kadar iş görmüştür ki, Garp Cephesince, Ankara'dan geliş ve Ankara'ya gidişlerinde subayların bu hattın yararlanması kuralı konulmuştur. Ankara'dan gelen subaylar Polatlı'da trenden indikten sonra Menzil araçlarıyla Azarıköy dekovilinin son istasyonuna kadar gelecekler ve oradan dekovil treni ile anahat istasyonuna ulaşacaklardır.

Afyon Karahisar'ın düşmandan geri alınması ile başlayan ordumuzun zafer yolundaki ilerlemelerine Demiryolları İdaresinin de ayak uydurması, durumunu buna göre değiştirmesi, düzeltilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, ilk iş olarak, rayları kaldırılmış olan Büyük Çobanlar-Afyon Karahisar ana hattının hemen döşenmesine başlanmıştır. Bu bölgenin raylarının büyük bir kısmı gerektiğinde hemen geri alınmak koşulu ile Azarıköy dar hattının yapımında kullanılmıştır. Geçici koşul ile kullanılan bu rayların, hemen sökülüp yerlerine götürülmeleri gerekince, Azarıköy dar hattının bozulması tabii bir sonuç olarak görülmektedir²¹⁴.

Bu nedenle; masraf olmaması için istasyonların kaldırılarak, Azarıköy ile son istasyona birer telgrafçı konulması ve hat boyunca yeterince muhafız bırakılarak; gerek Şimendifer Taburundan olan, gerekse sivil memur ve müstahdemlerin geri alınması iznini istemektedir. Bu suretle dekovil yapımı hesaplarının kapatılıp Garp Cephesi Kumandanlığına hemen sunulacağı da bildirilmektedir.

²¹³ Yıldırım,a.g.e.,s.25.

²¹⁴ Günçan,a.g.e.,s.44.

Azarı dekovil hattının gerek gelecekteki ekonomik durumu gerekse askeri önemine dayanarak, Yahşihan dekovil hattının uzatılmasında kullanılmasının uygun görüldüğü bildirilmekte; Azarı hattının derhal sökülerek Yahşihan'a nakledilmesi ve döşetilmeye başlatılması Genel Müdürlükten istenilmekte; yapımın çabuklaştırılması için Yahşihan'daki amele taburuna ek olarak bin kişilik bir esir taburunun gönderilmesi M. Müdafaa Vekâletinden; gerekli yardım ve kolaylıkların gösterilmesi de Nafia Vekâletinden rica olunmaktadır.

Fakat; sürmekte olan yazışmalarda, Nafia Vekâletinin, tünelleri kontrol için gerekli bir kaç vagonun ötesinin Yahşihan'a gönderilmesini istediği, bunların vagonlara yükleme ücreti olan bin lirayı, yıl sonu dolayısıyla gönderemeyeceğini bildirdiği anlaşılmaktadır, İdareden verilen bir karşılığa, dekovillerin taşınmasının yükleme masraflarının ödenmesine, yüz vagonluk bir kaç tren yakıtının elde edilmesine bağlı olduğu, bu taşımaların malî olanaklar bulduktan sonra yapılabileceği bildirilmektedir²¹⁵.

1924 yılında hükümet, Ankara-Sivas demiryolunu geniş hat yapma kararına varmıştır. Bu kararlar birlikte Ankara-Sivas geniş hattının döşenmesine başlanılmıştır.

Azarıköy dekovil hattının Ankara –Yahşihan-İzzettin dar hattının uzatılmasında kullanılmamış olduğu, böylece belli olmaktadır²¹⁶. Bu hat Milli Mücadele boyunca Yerköy'den Eskişehir'e taşımacılık yapmıştır²¹⁷.

Diğer taraftan; Azarı dekovil hattının kökenini oluşturan 23 km. lik ray kısmı ile lokomotif ve vagonlarının Bağdat Demiryollarının "Bilemedik" denilen yerdeki yapım bölümünde ve Toros tünelleri gözetimi ve bakımı işlerinde kullanılırken Nafia Vekâletince "geri verilmesi" koşulu ile Garp Cephesi Kumandanlığı emrine "geçici" olarak verilmiş olduğu anımsandığında, görevini yapmış olan bu malzemenin alındıkları yerlere (tünellere) konulmak üzere,

²¹⁵ Gürel, a.g.e., s.129-130.

²¹⁶ Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi, Kutu:169, Gömlek:15, B:15-1.

²¹⁷ Müderrisoğlu, a.g.e., s.87., Arslan, a.g.m., s.68.

Bilemedik yapım bölümüne geri gönderilmiş olmaları tabii bir sonuç olarak görülmektedir.

Şimdi, önemli görünen; yalnız Azarıköy'deki sözünü ettiğimiz, görevini yapmış, bitirmiş olan, dekovil hattının değil; Konya hattın'da "Azarıköy" adında bir ana hat istasyonunun dahi, bu gün, bulunmayışıdır. Yeni Tren kalkış-varış çizelgelerinde, artık, bir "Azarıköy" adı yoktur. Eski Azarıköy istasyonunun bulunduğu kilometrede şimdi başka bir ad yazılıdır.

Böyle olmakla birlikte; ordumuza zamanında büyük hizmetler vermiş olan, Azarıköy istasyonundan kuzeye doğru uzatılmış olan bu dekovil hattı, köyün dolayısıyla istasyonun adı değiştirilmiş de olsa Kurtuluş Savaşı tarihimizde, hiç kuşkusuz, yine "Azarıköy Dekovili" adı ile anılacaktır.

h. Hatlarla İlgili Çalışmalar

I.Dünya Savaşı ve Kurtuluş Şavaşı ile birlikte Osmanlı devleti sınırları içerisindeki demiryolu hatları büyük hasar görmüştü. Hatları oluşturan ray, travers gibi alt yapı için çok önemli olan parçalar sökülmüş eskimiş kullanılamaz hale gelmişti. Özellikle Kurtuluş savaşı sırasında artık demiryolu hatları son kullanım dönemlerini doldurmak üzere idi. Bu şartlar altında hatlara bakacak olursak; Büyük Çobanlar İstasyonu'nun Afyon Karahisar'a kadar mesafesi 20 kilometredir. Düşman, Afyon Karahisar'dan 6-7 km. ileride demiryolu ray ve traverslerinden kendine "tahkimat" yapmıştır. Böyle olunca, Büyük Çobanlar İstasyonu düşman mevzilerine 13 km. yakın olduğundan, demiryolunun, ondan daha ilerideki bir yere, Karaarslan denilen yere uzatılması elbette sakıncalı olacaktır. Çay'dan Çobanlara giden hattın tam olarak onarımı istenildiği halde, onarımın sonradan Büyük Çobanlar istasyonuna 5 km. kala, Kumarallı denilen yerde durdurulması istenmiştir.

Yapılan çalışmalar sonucunda Kumrallı'da onarımın durdurulduğu, eldeki malzemenin Akşehir'e taşınmasına başlandığı, Kumralı'dan B. Çobanlar'a kadar olan kısım için yeter kupon ray ve travers bulunduğu, Çobanlar istasyonunda aletlerin tamam olduğu söz konusu edilmektedir. Garp Cephesinin özellikle sorduğu onarım zamanını hesaba vurarak; günde beşyüz metre onarım yapabildiğine göre; hattın 5 km. tutan Kumrallı- B. Çobanlar kısmının on günde onarılacağı tahmin edilmiş B. Çobanlar-Afyon arasının kısa bir zamanda onarılmasının ise eldeki raylarla kuponların delinerek hazırlanmasına bağlı olduğunu; öte yandan bu kesimde bir metrelik on köprü ile 3, 2, 3, 4 metrelik dört köprünün yıkılmış olabileceği ihtimali göze alınarak, gerekli kereste ve malzemenin hemen tedarikine girişilmiştir. Kumrallı-B. Çobanlar arası malzemesi kağrı arabalarıyla belli yerlerde toplattırılarak iş katarları ile geriye getirtilmiştir²¹⁸.

Bütün dikkatler, Kumrallı-B. Çobanlar-Afyon Karahisar hattı onarımı üzerine de toplanmıştır. İdare, çalışmalarla beş günü hazırlık olmak üzere, bu onarımın yirmi günde yapılabileceği bildirmiştir. Ayrıca idarece sağlanmasına olanak bulunmayan beş yüz telgraf direği ile 50 km. telgraf teli ve bin tane mücerrit eksiğinin bulunduğu da bildirilmiştir. Düşmanın bırakacağı hatların ne şekilde olacağı bilenmemekle birlikte, idare önce çözülecek sorunun ray olduğunu bildirerek bunun için tasarladıklarını açıklamaktadır. Elde edilecek bu raylar da yetmediğinde, Eskişehir-Afyon kısmını onardıktan ve Ankara'daki makine ve vagonları bu tarafa aldıktan sonra, Ankara'dan Polatlı'ya kadar olan doksan kilometrelik rayı kaldırarak bunun yerine dekovil rayları döşemeyi tasarladığını da bildirmektedir.

27 Ağustos'ta ordumuz Afyon'a girmiştir. Behiç Bey hemen Çobanlar istasyonuna gelmiş ve 27/28 Ağustos gecesi tamirat başlatmıştır. Onarımın on beş günden fazla sürmesi tahmin edilirken 7 Eylül sabahı tren Afyon'a girmiştir.

B. Çobanlar-Afyon Karahisar hattına -yeniden ray döşenmesi, menfez ve köprücüklerinin yeniden yapılması anlamında gelen- onarımı işinin, o günkü

²¹⁸ Günçan,a.g.e.,s.44.

koşullara göre normal yapım hesaplarını görmeye, bu hesaplamalara rağmen; sonradan yapılmış olan işi değerlendirilmesinde yardımcı olacaktır.

Ordunun taarruza geçmesinden beş gün önce toplamı üç bin ton tutan Çobanlar-Afyon arası ray ve traverslerinin 1100 tonunun Azari istasyonu ile Çay istasyonu arasında bulunduğunu, 600 tonunun Azari Dekovil hattında döşeli durumda, geri kalan 1300 tonun da Konya doğusundaki hatlarda olduğunu belirtmekte; bunları taşıyacak vagon sayısı az olduğundan ve öteki askeri taşımalar arasında bu iş için günde ancak bir tren yapılabileceğinden, taşıma işleri düzenli sürse dahi, onarım yerine günde 225 ton, yani bir buçuk kilometrelikten çok taşıma yapılamayacağı sonucuna varmaktadır. Bu da, onarımın on beş günden önce yapılamayacağı hesabına uygun düşmektedir. Ama gece gündüz çalışılarak mum kuvvetinde bir elektrik dinamosu, meşale ve karpit lambası yardımı ile gece çalışmalarının düzene konulabileceğini, satın alınan dekovil rayları geldikçe, geniş hat raylarının döşeli olduğu yerlere gönderilerek değiştirilmelerine başlanılmasını, ordunun ilerlemesi şimendifer'e bağlı olduğundan Afyon'a on beş günden önce ulaşmak için olağan üstü çalışmışlardır²¹⁹.

Sonunda Mustafa Kemal Paşanın emriyle Büyük Taarruz başlamıştır. 28 Ağustos'ta onarımına başlanan Çobanlar-Afyon hattının, yirmi kilometre olan onarımı mesafenin on beş günde bitirilmesi düşünülüyordu. Çalışmalar düşman çekilirken cepheye dikey düşen demiryolu raylarını söküp götürmesi, paralel düşen hatları da tahrip etmesi olasılığı düşünülerek yapılyordu.

Taaruzdan sonra, Afyon'dan Çobanlar istasyonuna kadar olan hat incelenmiştir. Düşmanın 168. kilometrede tahkimatta kullandığı 6 kilometrelik traverslerin toplatılabileceğini, 168. kilometreden Çobanlar istasyonuna kadar travers ve rayların durduğunu, ancak, rayların yarısının kırık, çoğunun da bükülmüş olduğunu bildirmekte, Azari dekovil hattından getirtilecek işçi taburunun

²¹⁹ Gürel,a.g.e.,s.139.

çabuklaştırılmasını dilemektedir. Gazligöl istasyonuna ve İzmir yolunda Dumlupınar'a kadar olan yerlerin elimize geçtiğini de bildirmiştir²²⁰.

En önemlisi; B. Çobanlar istasyonundan başlatılan onarımdan başka, Afyon istasyonundan da B. Çobanlar'a doğru bir onarımın başlaması için Afyon istasyonundan Eskişehir yönüne doğru olan, Gazligöl ve Haman yöresindeki ray ve traverslerin sökülmesi öngörülmüştür. Böylece, onarım, iki uçtan başlatılmıştır. Bir ekip de bu iki ucun ortasında işe başlamıştır. Bu iş için gerekli ödenek hükümetçe ödenmiştir.

30 Ağustos Meydan Savaşı ve zaferinin kazanıldığı günün akşamı verilmiş bu ödenekle bir satın alma işine girişmeğe koşulların elverişli olmadığı bellidir. Ele geçen yerlerdeki demiryollarının, genellikle tahrip edilmemiş bir durumda bulunması ise, Fevzi Paşa ve Behiç Bey'i çok rahatlatmıştır.

Taaruz sonrası yapılan çalışmalarla 31 Ağustos akşamına kadar Çobanlar yönünden 2600, 170. km. de 700 metre, Afyon'dan doğuya doğru da 800 metre, ki toplamı 4100 metre, ray döşenmiştir. Tahrip edilmiş olan rayları kesmek ve tekrar takmak suretiyle B. Çobanlar-Afyon Karahisar arasındaki yirmi kilometrelik kısım dokuz günde tamir edilmiştir ki, taşımacılığı ve gücü yüksek (Dönemine göre) mükemmel ülkelerde bile bundan daha fazlasının yapılması mümkün değildir. Bu sayede harekâtı onuncu gününde katarlar, B. Çobanlar'dan itibaren yüz yirmi kilometre ileride İslamköyü (Banaz) civarına kadar işleyerek ordunun erzak ve cephanesini yetiştirmiş ve İslamköyü ile Uşak arasındaki tamiratın ikmalinden evvel Uşak-Ahmeder kısmının da işletmesine başlanılmıştır²²¹.

Ordunun başarısının, hattın 5 Eylül akşamına kadar, beş kilometrelik bir hızla da olsa trenlerin işlemeğe elverişli bir duruma gelmesine bağlı olduğunu bilen Genel Müdürlük bunu sağlamak için olağanüstü çalışmalar yürütmüştür. Bütün çalışmaların amacı yıldırım savaşı yapan ordumuzun cephanesini zamanında yetiştirmektir. Uykusuz, yarı aç yarı tok çalışan ilgilileri, içinde Genel Müdür'ün de

²²⁰ Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, s.290-292.

²²¹ Günçan, **a.g.e.**, s.44.

bulunduğu bu cephanenin yola çıkması büsbütün gayrete getirmiştir. Ve tren, 7 Eylül sabahı Afyon Karahisara girmiştir. Demiryolcular günde 18 ile 20 saat çalışmıştır. Böylece, ilerleyen ordumuzun cephaneye ve iaşe malzemesini ardından yetiştirmekle demiryolları zafer yardımcılığı görevini yapmış bulunmaktadır. Kurtuluş savaşında gerçekleştirilen işletme başarıları, Türklere bu alanlarda da güven kazandırmıştır.

Büyük Zafer'den sonra, Gebze-Haydarpaşa hattı, işgali henüz kaldırmamış olan İngiliz askerlerinin elindedir. Üniformalı Türk subaylarının Gebze'den sonraya geçmelerini ingilizler yasaklamışlardır.

Behiç Bey, irtibat memurlarından aldığı bilgilere dayanarak, iki arkadaşıyla birlikte bulunduğu servis vagonunu Haydarpaşa'ya gidecek katarla bağlatmıştır. Teftiş için vagona giren bir ingiliz subayı bu üniformalı Türk subaylarını görünce şaşır, geçiş müsaadesini verir. Behiç Bey burada yaptığı görüşmeler sonucunda İngiliz Hgnen'den hattı işletmek için istemiştir. Hgnen'nin buna cevabı siz bu hattı işletemezsiniz, olmuş daha sonrada siz çift hattı işletemezsiniz olmuştur. Daha sonra yapılan görüşmeler sonucunda hat İngilizler'den alınmıştır.

25-26 Eylül 1923 gecesi, hattan çekilecek olan İngilizlerin yerine, daha önceden hazırlanmış olan , çift hattın her istasyonunun ve hattın öteki işlerinin görevlileriyle birlikte, özel bir katarla gelinerek Gebze-Haydarpaşa bölümünün de idaresi ele geçirilmiştir.

Bu suretle, Kurtuluş Savaşı başlarında hatta el koyma şekillerinden biri olarak Vekiller Heyeti kararı ile bir kalemde "Devlete mal etme" yoluna gidilen Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman idareleri, hukuki easlara dayanılarak "satın alınmış" ve devlet malı haline getirilmiřtir²²².

²²² Gürel,a.g.e.,s.144.

Sonuç olarak milli mücadele döneminde bütün Türk Milleti gibi demiryolcularda üzerine düşen görevi en iyi şekilde canları pahasına yerine getirmişlerdir. Birinci Dünya savaşından sonra ikiyüz yirmi beş km'lik hat paramparça edilmiş, istasyonlar yakılmış, 20 lokomotif ve 200' e yakın vagon hurda haline getirilmiş, demiryollarına ait demir köprüler havaya uçurulmuş bir demiryolu mevcuttur.

Bütün bunların yanında işletmede yaşanan büyük sıkıntılar, demiryolu idarecilerine dışarıdan yapılan ve olumsuz sonuçlanan müdahaleler, teknik eleman sıkıntısı, mevcut teknik elemanların gayrimüslim olmaları ve dönemin getirdiği hassasiyetlerden dolayı şartlar çok zordu. Bir de bu kadar olumsuzluğun üstüne büyük maddi sıkıntı bunun sonucunda ortaya çıkan yakıt sorunlarına rağmen demiryolcular maaşlarını bağışlayarak gece gündüz çalışarak savaşa büyük lojistik destek sağlamışlardır. Milli mücadelenin kazanılmasında başta Behiç bey olmak üzere demiryolcuların emeği büyüktür.

III. BÖLÜM

A. CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARI

Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilmiş olan demiryollarından Türkiye sınırları içerisinde kalan hatlardan 1196 km.'si anlaşmalarla Türkiye Cumhuriyetine intikal etmiş, 2780 km.si de imtiyazlı şirketlerden o zamanki bedelle 336 milyon lira karşılığında satın alınmıştır²²³.

İmparatorluk zamanında 62 yılda yapılan 4088 kilometre demiryolunun istikametlerine bakılacak olursa görülür ki, bu hatlar askeri ve iktisadi bakımdan Türk Milletinin ihtiyacına hiçbir zaman cevap vermemiştir. Bunun sebebi de hatların İmtiyaz verilen devletlerin kendi iktisadi istek ve siyasetlerine uygun olacak şekilde yapılmış olmasıdır²²⁴. Bu durumda gayet normaldir. Tabii ki yabancı sermaye ticari geleceğine bakmak zorundadır.

Osmanlı Devletine demiryollarının girişinden cumhuriyetin kuruluşuna kadar geçen zamanda inşa edilen 3783 kilometrelik demiryoluna karşılık cumhuriyet hükümeti on altı senede 3187 kilometre demiryolu inşa etmiştir. Bu hesaba göre Osmanlı döneminde senede en fazla 63 km , cumhuriyet devrinde ise senede 200 km demiryolu yapılmıştır²²⁵. Bu hatlardan 39 kilometrelik Samsun – Çarşamba hattı şirketten ve 355 kilometrelik Erzurum hattı da Ruslardan alınmıştır²²⁶.

²²³ Servet Zengin, “Demiryolları 30 Yaşına Basarken (23-Mayıs 1927/23- Mayıs 1956)”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 56-60, Mayıs-Eylül 1956,s.2., M. Nazif Özcan, “Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde; Demiryol Tarihimize Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 381,C:6, Mayıs-Eylül 1957,s.11.

²²⁴ Mete Göktan, “Atatürk ve Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi Atatürk Özel Sayısı**, Sayı: 454-455, C:10, Kasım-Aralık 1963.s.34., M.Ferid Demirel, “XII. Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, C:11, Mart 1935-Şubat 1936,s.397.

²²⁵ **Sivas’ın İşletmeye Açılması Münasebetiyle İnönü’nün Sivas Nutku**, Demiryolları Dergisi, 1. Kanun 1930, C:6, Sayı 66-70,s.274.

²²⁶ **Cumhuriyetin 16. Yılında Türkiye Demiryolları**, Demiryolları Dergisi, Sayı: 176-177, C:15, I.Teşrin 1939,s.166.

I. Dünya savaşı sırasında başlanan Ankara-Erzurum hattının küçük parçası çıkarılırsa Osmanlı İmparatorluğu bugünkü Türkiye hudutları dahilinde bize Türk bilgisiyle yapılmış, Türk idaresiyle işletilmiş bir demiryolu bırakmamıştır²²⁷. Gerçi Türkiye sınırları dahilinde kalan hatlar içinde milletin parası ile, imparatorluk hükümeti tarafından yaptırılmış birkaç demiryolu vardır. Fakat bunların her birinin inşa ve işletme tarihi Osmanlı Hükümeti'nin inşaat ve işletmedeki kabiliyetsizliğine kötü bir örnektir²²⁸.

Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki demiryolları ile, şirketlerden satın alınan demiryollarının idare şekillerine baktığımız zaman demiryollarında Türkleri görmek mümkün değildir. Buralarda Türkçe konuşulmaz, Türkçe yazı yazılmaz, Türkçe selam bile verilmezdi. Bu demiryollarının Türklüğü, kurulan şirketlerin kuyruklarındaki (Şirketi Osmaniye) lafından ibaretti. Ama Türkiye Cumhuriyeti ile birlikte demiryollarının her şeyi treni yürüten personelden mühendisine, istasyon müdüründen idarecisine Türk olmuştur²²⁹.

Bu kadar olumsuzluklara rağmen Osmanlı dünyada demiryolu girmesinden çok kısa bir süre sonra demiryolu ile tanışmıştır. Dünya gelişmesinde ki en önemli ulaşım aracı olan demiryolları ortaya çıktığı dönemde Osmanlı devletinin hem maddi durumu hem de içinde bulunduğu durum çok zordur. Kendi imkanları ile demiryolu ulaşımını ülkeye getirmenin mümkün olmadığını gören idareciler bu durumu yabancı sermayeye imtiyaz vererek demiryolu yapımını sağlamışlardır. Her ne kadar demiryolu hatları yabancı sermayeye yaptırılmış, ağır şartlarda imtiyaz verilmiş ve hatları onlar belirlemiş olsa da Osmanlıya demiryolu girmiş, günümüzde bile sınırlarımızın içinde ve dışında bu hatlar hala kullanılmaktadır.

Osmanlı döneminde demiryolları siyasetine baktığımız zaman yabancı sermayeyi görmekteyiz. Bu dönemde hemen hemen bütün hatlar yabancı şirketler tarafından yapılmıştır. Yabancı sermayenin hedefine bakacak olursak;

²²⁷ Mukbil Sezginer, "Onuncu Yıl", **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 135-136, C:12, 23 Mayıs 1936,s.110.

²²⁸ Cer Müdürü Tevfik, "Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz", **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 104-105, C:9, I ve II Teşrin 1933,s.443.

²²⁹ Sezginer,a.g.m.s,110.

1- Osmanlı Devleti'nden kilometre teminatı olarak hat yapmak.

2- Yabancı sermayenin en verimli şekilde işletilmesini sağlamak için de, hatların güzergahını yabancıların menfaatine uygun gelen istikametlerden dolaştırmaktır.

Yukarıda sayılan iki madde her açıdan ülkemiz için zararı çok olan maddelerdir. Sonuç olarak bakıldığında İmparatorluk devrinin demiryol siyasetinin vasıflardan biri milli olmadığıdır. Milli olmayınca, milli ihtiyaçlardan da doğmamıştır. Çünkü hem hattın belirlenmesi, hem de kilometre teminatları karşılığında istenilen demiryolları imtiyazlarında güzergâhların yönleri de bizzat sermayedar şirketler tarafından çizilmiş ve teklif olunmuştur²³⁰.

Osmanlı Dönemi demiryolu politikasının genel özelliklerine bakacak olursak;

- Osmanlı Dönemi'nde imtiyazlı şirketler; devletin bazı vergi tekliflerinden de muaf tutulmuş bu alacaklar hazinenin zararına eklenmiştir. Bu yolla şirketler büyük kazançlar elde etmişlerdir. Demiryolu imtiyaz mukavelelerinde yapılmış olan yanlışların veya mali hataların devlet hazinesine yüklemiş olduğu ağır maliyetini de hesaba katmak gerekir.

- Yabancı şirketler, çok kar umdukları demiryollarının imtiyaz açıklarını hükümetin kilometre başına vermeyi kabul ettiği teminat ile çok kolay kapatmışlardır. Bu imtiyazlar Osmanlı Hükümeti'ni büyük zarara uğrattırken yabancı şirketler bu imtiyazlardan büyük paralar kazanmışlardır.

- Yabancı şirketlere verilen bunca imtiyazlar ve tazminatlara rağmen ulaşılan sonuç hesaba alınmayacak kadar küçüktür. Osmanlı döneminde demiryolu politikasının en karakteristik vasfı: devletin varlığını, yabancı ve hatta düşman politikalarına bağlamış olması ve İmparatorluğunun iradesinden, menfaatlerinden

²³⁰ İmparatorluk Devrinin Demiryol İnşaat İmtiyazları Karşısında Cumhuriyet Devrinin Demiryol Politikası ve Gür Verimleri, Demiryolları Dergisi, Sayı: 166, C:14, Haziran 1938, s.974.

tamamen ayrı olarak yabancı siyasetlerin irade kuvvetine tabi kalmış bulunmasıdır²³¹.

- Türk demiryolculuğu, Avrupa olduğu gibi askeri ve sanayi ile beraber ve onların bir neticesi olarak doğmuş değildir. Geç de olsa belki Türkiye de sanayinin anlaşılmasına ve doğmasına yol açan demir yolculuktur.

- Osmanlı İmparatorluğu, nüfusu az, sanayi ve ziraatı bitmiş, maliyesi bozuk, gümrük ve diğer bütün kurumlar yabancıların kapitülasyon zincirlerine bağlı bulunduğu için, demiryolları Avrupa'daki ilerleme seyrini takip edemediği gibi hükümet ve millete bir hayli mali zararlar ve sorumluluklar getirmiştir. Bu sebeple ülkenin zaten bozuk olan mali durumu iyice sarsılmıştır²³².

- Osmanlı Devleti çok ağır maddi, manevi fedakârlıklar göstermesine rağmen bir karış demiryoluna sahip olamamıştır. Demiryol imtiyazını alan yabancılar mutlaka ya bir teminat ya da geniş imtiyazlar verilmiştir. Hemen her yabancı şirket yapacağı demiryolun her kilometresi için garanti bir para, demiryolcu ifadesi ile kilometre tazminat ve teminatı, almadıkça demiryolu yapmamıştır. Hükümet, kendi sermayesiyle yaptığı hatları da (Haydarpaşa-İzmit, Bursa-Mudanya ve İzmir şebekesinden bir kısım) şirketlere satmış veya devretmiştir.

Mesela Rumeli demiryolları için her sene 140 bin İngiliz lirası kilometre tazminatı olarak verilmiştir. Bu demiryolların, devlet bütçesine bir buçuk milyon altın liralık bir masraf da ilave edilmiştir. Anadolu mintikasında şirket tarafından yapılan hatlar için de değişik senelerde dört milyon seksenüç bin altın lira kilometre tazminatı verilmiştir.

Bütün bu olumsuzluklar ve Osmanlı devleti içinde bulunduğu bütün sıkıntılara rağmen demiryolu dünyaya ulaşım aracı olarak girdiği dönemlerde Osmanlıya da girmiştir. Demiryolu bir ulaşım aracı olarak kullanılmış, dış dünyaya

²³¹ “İmparatorluk Devrinin Demiryol İnşaat İmtiyazları Karşısında Cumhuriyet Devrinin...”, **a.g.m.**, s.974.

²³² Mehmet Ferit, “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 104-105, C:9, I. ve II. Teşrin 1933,s.540.

bağlantısını sağlamıştır. Kurtuluş savaşında sınırlarımız içindeki hatlar kullanılmış ve mücadeleye büyük katkılar sağlamıştır. Günümüzde ise hala sınırlarımız içinde ve dışında demiryolu hatları kullanılmaktadır.

- Demiryolları, Osmanlıda milli bir meslek ve bir sanat olmayıp bütün teknik ve idari işler yabancıların ve gayrimüslimlerin elinde kalmıştır

- Türkiye dahilinde yapılan demiryolları, tesis edildikten ancak 20–25 sene sonra kendilerini besleyecek bir hale gelmiştir²³³.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra ülkenin içinde bulunduğu en büyük sıkıntı mali durumudur. İç ticaretin büyük bölümü yabancıların elinde, dış ticaretin tamamı ise yabancı ve azınlıkların elindedir. Sanayi, ticaret ve tarımda geri kalmış madenleri gerektiği gibi işletilememiştir. Bankacılık, madenler, gaz, elektrik, su gibi hizmetlerde yabancıların elindedir. Devletin para işleri bile yabancı bir banka olan Osmanlı Bankası tarafından yürütülmektedir. Uzun yıllar süren savaş ülkenin her alanda daha da kötüleşmesine yol açmıştır²³⁴.

Savaş sırasında tahrip edilen hatlar, elden geldikçe düzeltilmeye çalışılmış savaşta tam verim alınamasa da demiryolunun işletilmesine çalışılmıştır. Bu konuda elde edilen başarı savaş sırasında askeri gerekliliklerin sağlanması kadar ekonominin de ayakta kalmasını sağlamıştır²³⁵.

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı n'dan sonra milli sınırlarımız içinde kalan hatların durumu her bakımdan çok kötüdür. İşgal devletlerinin İstanbul'dan çekilmesinden sonra bütün Anadolu hattı devlet idaresine geçmiştir. Devlet, 80 lokomotifle 1300 kadar vagonu ile hurda bir halde bulunduğu bu hattın bir yandan malzemesini yenilemeye, düzenlemeye bir yandan bu bakımsız parkı bir düzene koymaya ve bir yandan da yol boyunca serilmiş işe yarayan malzemeyi toplatarak bunları onarıp tekrar kullanmaya için çalışmıştır

²³³ Ferit, **a.g.m.**,s.541

²³⁴ Yıldırım,**a.g.e.**,s.29.

²³⁵ İlhan Tekeli , Selim İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, **Kekibeç**, Sayı:11, Ankara,2001,127.

Ayrıca birer ikişer metre boyundaki bombalanmış, dinamit yemiş kopuk raylar dizilmiş, balastlar kullanılmaz hale gelmiş, taban kuşakları çürümüş, iki yüz yirmi beş kilo metrelik hat çok kötü duruma gelmiş, bütün hattın demiryol istasyon ve tesisat yapıları yer ile bir edilmiş, yirmi lokomotif ve iki yüze yakın vagon hurda haline getirilip hat kıyılarına atılmıştı. Lokomotiflere mahsus döner köprüler ve Eskişehir atölye merkezi tesisat ile büyük demir köprüler uçurulmuştu²³⁶.

Sayıdığımız bütün bu tahribata katılan malzeme ve teknik eksikliklerinden doğan güçlüklerle tesis çok zor şartlarda çalışan demiryolcular tarafından ellerinden gelenin en iyisini yaparak tamir edildi. Bu mahrumiyetten ve yolsuzluktan başka kışın bütün şiddetine göğüs gererek ömrünü tamamlamış yük vagonları içinde, uyanık ve telgraf makinelerinin başında çalışan az sayıda Türk demir yolcuları milli mücadelede çok önemli bir rol oynamışlardır. imalatı yalnız o günlerin ihtiyaçlarına cevap verecek kadar makinalar meydana getirilmiş bir halde bulunan yolu onarmağa çalışmıştır²³⁷.

Cumhuriyet Dönemi'nin başlarına geldiğimizde Osmanlı Devleti'nden kalan Anadolu hattının demiryolu enkazı üzerinde seyahat eden bir yolcu ne döşemesi tamam ne penceresi sağlam bir vagon, ne treni vaktinde sevk eden bir lokomotif görülmekteydi. Kompartımanlarda ne ısınabiliyor ne de yolculuk edilebilecek bir ortam bulunabiliyordu. Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında demiryollarının yıkılmış köprülerini, parça parça raylarını ve harap halini gören ve tren dizilerinin kötü işleyişinden zararlara uğrayan yabancılar Türklerin demiryolu işletecek kabiliyette bulunmadığını söylemektedirler²³⁸.

Cumhuriyetin ilk yılında Parkın mevcudu iki mislini geçmişti ama eldeki malzemenin büyük bir kısmı ömrünü tamamlamış köhne ve eski malzemedden ibarettir. Bunun için geçen on iki cumhuriyet yılında onarma fabrikasının kabiliyetini eskisine bakarak üç katı artıracak şekilde büyütmüş, dönemine göre kaliteli makineler, almış ve Avrupa fabrikalarından yüzlerce lokomotif, yolcu arabası

²³⁶ Demirel,,a.g.m.,s.394.

²³⁷ Demirel,a.g.m.,s.393.

²³⁸ Tefik,a.g.m.,s.444.

ve binlerce yük vagonu ısmarlayarak bugünkü parkının on kattan fazla yükselmesini sağlamıştır²³⁹.

Cumhuriyet'in ilan edildiği 1923 yılında milli sınırlar içerisinde , hepsi şirket ve yabancı malı olmak üzere, 4018 kilometrelik bir şebeke vardır. Osmanlı Devleti'nde bunun % 67.5'i Alman, %19.8'i Fransız, %12.7'si İngiliz şirketlerce gerçekleştirilmiştir²⁴⁰. Cumhuriyet hükümeti, bu şebekenin yarısını satın alıp millileştirdikten sonra bir o kadarını da kısa bir zamanda inşa etmeye ve işletmeye muvaffak olmuştur. Yani bugün devlet malı olan ve tamamen Türkler tarafından işletilen dört bin kilometreyi geçen bir devlet şebekesi ile şirketler elinde kalmış iki bin küsur kilometrelik demiryolu mevcuttur²⁴¹.

İşgal devletlerinin İstanbul'dan çekilmesinden sonra Anadolu- Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü Konya'dan İstanbul'a taşınır. 1924 yılında demiryollarına bakıldığı zaman Türkiye'de toplam 118 Lokomotif, 203 yolcu vagonu, 1983 adette yük vagonu mevcuttur²⁴².

Demiryollarının; Türkiye'deki askeri, ticari, sanayi ve iktisadi alanda kalkınmasında hayati öneme sahip olduğunu gören Cumhuriyet Türkiye'si hedefini memleketi demir ağlarla örmek olarak belirlemiştir. Bu hedef için iki yol izlemiştir.

- Yabancı sermaye ile yapılıp işletilmekte olan demiryollarını imtiyazlı şirketlerin elinden almak,

²³⁹ **On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri**, Demiryolları Dergisi, Mart 1935-Şubat 1936, C:11.s.415.

²⁴⁰ Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi",**Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları,Ankara,2010,s.83.

²⁴¹ Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, **Demiryol Dergisi (236-238 Sayısının İlavesidir.)**, Alsancak Demiryollar Matbaası, 1944,s. 6.Ferit,**a.g.m.**,s.541.

²⁴² Necdet Yazıcı, "Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşu Yıllarında Demiryolu ve Ulaştırma Politikası", **Kardelen Dergisi**, Temmuz-Eylül 1995, s.17.

- Memlekette Türk sermayesi ve Türk emeği ile yeni demiryolları yapmaktır²⁴³.

Cumhuriyet hükümeti demiryolu siyasetinin uygulamasına iki yoldan başlamıştır; biri yabancı sermaye ile yapılmış demiryollarının imtiyazlı şirketlerin elinden almak, diğeri de, Osmanlı İmparatorluğunun ihmal ettiği demiryolculuğu ayağa kaldırıp yeni mili hatlarla örmektir²⁴⁴. Önce Anadolu-Bağdat demiryolu 1924 yılında satın alınmış ve Anadolu-Bağdat demiryolları Müdürü Umumlığı adı ile doğrudan doğruya işletmeye başlanmıştır²⁴⁵.

Daha sonra cumhuriyet döneminde sırasıyla Ankara-Sivas 602 Km. , Samsun-Sivas (Kalın) 378 Km. , Samsun-Çarşamba (dar hat) 29 Km., Kütahya-Balıkesir 252 Km. , Fevzipaşa-Diyarbakır 504 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., Diyarbakır-Kurtalan 159 Km., Köprüağzı-Maraş 28 Km., Narlı-Gaziantep 84 Km., Tavşanlı-Tunçbilek 13Km. ve Hadımköy-Kurukavak 11 Km. olmak üzere banliyö çift ve üçlü hatlar dahil Cumhuriyet devrinde 3800 Kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Bu hatlardan Mudanya-Bursa ve Ilıca-Palamutluk hatları bugün sökülmüş bulunmaktadır²⁴⁶.

²⁴³ Cumhuriyet 15 – D.D. Yolları 11 Yaşında, Demiryolları Dergisi, Sayı: 164-165, C:14., 29 İlkteşrin 1938,s.831., H.K., “Milli Demiryol İnşaat Politikamız ve Cumhuriyetin 17. Yılındaki Feyizli Verimleri” Demiryolları Dergisi, Sayı:187-188, C:16, Birinci Teşrin 1940,s.221., Özcan, a.g.m.,s.11., Çolak, a.g.m.,s.9.,Onur, a.g.e.,s.57.

²⁴⁴ A.R.E., “23-Mayıs-1936 Türk Demiryolları 9 Yaşında”, Demiryolları Dergisi, Sayı: 135-136, C:12, 23 Mayıs 1936,s.107. Yıldırım,a.g.e.s.40.

²⁴⁵ A.R.E.,a.g.m.,s.108.

²⁴⁶ Zengin, a.g.m.,s.2, Gotthard Yaschke, “ Türkiye Demiryollarının Tarihi Önemini Bu Yabancı Nasıl Anlatıyor” Çev. Ş.Boray, Demiryolları Dergisi, Sayı: 132, C:11,Şubat 1936,s.596-597., M.Ferit, “1931 Senesine Giderken 1930 Senesi Bizi Nasıl Bıraktı”, Demiryolları Dergisi, Sayı: 77, C:6.,1931,s.470., Sezginer,a.g.m.,s.111., “On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı...”, a.g.m.,s.418.,A.R.E.,a.g.m.s.109., “İmparatorluk Devrinin Demiryol İnşaat İmtiyazları Karşısında Cumhuriyet Devrinin...”, a.g.m.,s.977., H.K., “Cumhuriyetimizin 18 inci Yılı Kutlarken Refah ve Umran Ülkümüzün (Demirağları) na Umumi Bir Bakış”, Demiryolları Dergisi, Sayı: 197-200,C:17, Temmuz Birinci Teşrin 1941.,s.695.

Cumhuriyet Dönemi'nde şirketlerden satın alınan ve inşa edilen ve çeşitli şekillerde idareye işletmesi kalan hatlara bakıldığı zaman ise tablo ortaya şu şekilde çıkmaktadır.

| | <u>Uzunluğu(Km)</u> ²⁴⁷ |
|--|------------------------------------|
| Satın alma ve Anlaşmalarla devlete intikal eden hatlar | |
| Konya-Yenice(Bağdat) | 346 |
| Adana-Fevzi paşa | 141 |
| Toprakkale-Payas-İskenderun | 59 |
| Mudanya-Bursa | 41 |
| | 622 |
| Şirketlerden satın alınan hatlar. | |
| Anadolu hattı | 1031 |
| Mersin-Adana | 67 |
| Samsun-Çarşamba | 39 |
| İzmir-Kasaba ve temdidi | 703 |
| Aydın | 609 |
| Sirkeci | 336 |
| | 2.785 |
| İnşa Edilen Hatlar. | |
| Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya | 854 |
| Çetinkaya –Divrik | 65 |
| Kalın-Samsun | 380 |
| Irmak-Filyos-Çatalağzı-Zonguldak | 415 |
| Boğazköprü-Kardeşgediği | 172 |
| Afyon-Antalya | 149 |
| Kütahya-Balıkesir | 253 |
| Fezipaşa-Diyarbakır-Yolçatı-Elazığ | 528 |
| Divrik-Erzincan-Erzurum | 371 |
| | 3.187 |
| Ruslardan alınan hatlar. | |
| Erzurum-Sarıkamış | 232 |
| Sarıkamış-Hudut | 123 |
| | 355 |
| D.D. Yolları tarafından işletilen | toplam |
| | 16.949 ²⁴⁸ |

Yukardaki tablolarda görüldüğü gibi Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra her yere demiryolu ile ulaşma siyasetini başarılı bir şekilde yürütmüştür. Bu hatların detaylarını bir sonraki bölümde yazmaya çalışacağız.

²⁴⁷ İlerde ki bölümlerde tablo olarak verilmiştir.

²⁴⁸ “Cumhuriyetin 16. Yılında Türkiye Demiryolları”, a.g.m.,s.166.

Bu hatların yapımı için cumhuriyet hükümetleri bütçeden büyük paralar ayırmıştır. Aşağıda ki rakamlara bakıldığında demiryollarına ne kadar önem verildiği görülecektir.

- Samsun-Sivas demiryolunun, Samsun-Turhal kısmı 197 kilometredir, inşaat maliyeti 15.700.000 liradır. Turhal-Kalın kısmı 181 kilometredir, inşaat maliyeti 13.500.000 lira ki toplam 378 kilometreye 29.200.000 liraya mal edilmiştir. Yani; Samsun-Sivas demiryolunun; Ankara-Sivas demiryolu ile bulunduğu Kalın istasyonuna kadar olan 378 kilometrelik kısmına 29.500.000 lira harcanmıştır

- Ankara-Sivas demiryolunda 380 kilometrelik Ankara – Kayseri kısmı için 24.700.000 lira ve 222 kilometrelik Kayseri-Sivas kısmı için de 16.500.000 lira harcanmıştır. Sonuçta ; 602 kilometrelik hat 41.200.000 liraya mal olmuştur.

- Kütahya-Balıkesir hattı 252 kilometre uzunluğundadır. 32.600.000 lira harcanmıştır.

-Kayseri Boğazköprü-Ulukışla demiryolu 173 kilometre uzunluğundadır. 7.250.000 lira harcanmıştır²⁴⁹.

-Fevzipaşa-Diyarbakır hattına baktığımız zaman ise 422 kilometre uzunluğundaki Fevzipaşa-Ergani kısmı 35.000.000 liraya mal olmuştur. Yani Ankara-Sivas hattının kilometre hat fiyatı en çok 68.000 liraya mal olduğu halde Kütahya-Balıkesir hattının kilometresi hat fiyatı 129.000 liraya yapılabilmektedir. Km başına bu fiyat farklılığı yapılacak olan hattın doğa koşulları ve engebeli olmasına göre değişmektedir²⁵⁰.

Bu dönemde hükümet hatları kendisi yaparken, bazı hatlar önce bölüm bölüm sonra bütün olarak kaynağı kendileri bulmak şartıyla yabancı şirketlere verilmiştir. Bir Belçika şirketi Kayseri - Sivas hattı ile Turhal – Sivas parçasının inşaatını üzerine almış, İsveçli bir firma Diyarbakır ve Ereğliye giden hatları ve

²⁴⁹ **Örülme Olan Demirağlarımız Üzerinde Bir Cevlan**, Demiryolları Dergisi, Mart 1937-Mayıs 1938,s.153.

²⁵⁰ “Örülme Olan Demirağlarımız Üzerinde Bir..”, **a.g.m.**,s.154.

Alman Yulius Berger inşaat şirketi de Kütahya-Balıkesir hattı ile (Orta ve Batı Anadolu arasında ikinci bir bağlantı) Kayseri Ulukışla hattının Kardeşbeli Develi Karahisar parçasını taahhüt etmiştir. Kısa bir zaman sonra Belçika şirketi iflas ettiğinden Türk Hükümeti bu şirkete ait yolların inşasına kendi hesabına devam etmiştir²⁵¹.

Ergani madeninden bir an önce faydalanmak için Fevzipaşa'dan başlamak Malatya ve Ergani'den geçmek üzere bir taraftan Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ve diğer taraftan da kömür havzasının ülke ile bağlantısı için de Irmak-Filyos hattının inşası karşılaştırılmış ve Şubat 1927 tarihinde yapılmış bir mukavele ile İsveç grubuna verilen bu iki hattın inşaatı için de 55 milyon dolarlık bir tahsisat verilmiştir.

Eskişehir-Konya hattı ile İzmir-Kasaba ve Temdidi demiryolu arasında iltisak temini yapılmıştır. Kütahya-Balıkesir arasında bir hat inşası 1924 senesinde düşünülerek Nafia Vekâletince evvela etüdüne başlanmış ve 1925 senesinde de Kütahya'dan itibaren on üç buçuk kilometrelik birinci kısım inşaatı müteahhide verilerek işe de başlanmıştır. Bu kısmın inşaatı bitmek üzere iken, birkaç banka ve mali müessese den oluşan bir sendika heyeti Yülyüs Berger şirketine 15 Haziran 1927 tarihinde ihale edilen Kütahya ve Ulukışla hatları inşaatına verilmek üzere 65 milyon Rayiç marklık bir kredi açmış ve Yülyüs Bergerin yaptığı inşaat masrafı bu krediden sarfiyat şirkete ödenmiştir. Bu kredi ise sabit taksitlerle 1 Ağustos 1935 tarihine kadar hükümet tarafından mali müessese'ye ödenecektir²⁵².

Yukarıda da bahsedildiği gibi Sivas'a varmış olan hattın Erzurum'a doğru gidişine başlamak zamanı gelmiş ve 29 Haziran 1933 tarihinde yapılan bir mukavele ile hem Sivas-Erzurum hattı ve hem de Divrik-Malatya iltisak hattı müteahhide ihale edilmiştir ki bu iki hat için kabul edilen tahsisat da 58.200.000 liradan ibarettir.

²⁵¹ Yaschke, a.g.m., s.596.

²⁵² M.Ferit, "Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Mecmuamız", **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 109-110, C:10, Mart-Nisan 1934, s.39, Onur, a.g.e., s.64.

İlk defa başlayan Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarına; her sene vekalet bütçesine konulan paradan kullanmak ve inşaatı kısım kısım müteahhitlere ihale etmek sureti ile devam edilmiştir.

İnşaatın önemli bir kısmı bu şekilde yapıldıktan sonra; 18 Aralık 1926 yılında kabul edilen bir mukavele ile bu iki hattın eksik kısımlarının tamamlanması (Samsun-Sivas Kısım) Belçikalı (S.İ.T) şirketine verilmiş ve bu mukaveleye göre yapılacak inşaat bedelinin % 50 si peşin ve % 7'sinin faizli bonolarla ödenmesi kararlaştırılmıştır²⁵³.

Fakat her iki hatta işe başlayan şirket taahhütlerin yapamadığından kısa bir zaman sonra mukavelesi feshedilmiş ve inşaatın bakiyesi yine hükümet aracılığı ile inşaat bedeli yukarıda söylendiği şekilde kısmen peşin ve kısmen bono ile ödenmek şartı ile tekrar ihale ettirilmiştir²⁵⁴.

İsveç grubu tarafından yaptırılmakta olan Irmak-Filyos, Fevzipaşa-Diyarbakır hatları bu grupta anlaşılan ilk mukaveleye göre: grup tarafından temin edilecek 55 milyon dolarlık bir kredi ile yaptırılacak, bu kredinin 16 milyonu mukavele tarihinden itibaren sekiz senede ve kalan 39 milyonu da on senede ödenmek üzere % 7 faizli bonolar verilecektir.

Daha sonra görülen lüzum üzerine ilk mukavele 16 Ağustos 1928 tarihinde düzeltilerek ödemenin peşin para ile yapılması esası kabul edilmiş ve her sene bütçeye konulan karşılık nispetinde inşaatı devam edilmiştir. Son senelerde inşaatın daha hızlanması için İsveç grubunun yaptırdığı inşaatın bazı kısımlara nakden yapıldığı gibi, bazı kısımlara da kısmen peşin para ve kısmen bono verilmektedir.

Erzurum ve Malatya iltisak hatlarına gelince: İnşaatı yerli müteahhitlerden oluşan bir gruba ihale edilen bu hattın inşaat masrafının kısmen para ve kısmen bono ile ödenmesi kabul edilip, inşaat 1933 Eylülünde başlayarak 1940 yılında

²⁵³ Onur, a.g.e.,s.64.

²⁵⁴ Ferit, "Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Mecmuamız",a.g.m.,s.38.

tamamlanacak ve inşaat masrafı ise 1933 senesinden başlamak ve 1944 senesi Nisanında bitmesine müteakip taksitlerle ödenecektir²⁵⁵.

Görüldüğü üzere Cumhuriyet döneminde yapılan bazı hatlarda yabancı şirketlere yaptırılmıştır. Osmanlıdan farkı bu dönemde yabancı sermayenin yaptığı hatlar ihale yolu ile verilmiş, yapımından sonra işletme hakkı Türkiye Cumhuriyeti devletine geçmiştir. Türkiye Cumhuriyeti müteahhitlik sektörü büyüdükçe hatları önce kısım kısım daha sonrada bütün olarak Türk müteahhitlerine ihale ile vermiştir. Bu hatlarla ilgili yabancı şirketlere imtiyazlar tanımamıştır.

Cumhuriyet döneminde de yabancılara inşa için verilen hatlar Serbest Cumhuriyet Fırkası tarafından çok eleştirilmiştir. Fırka yöneticileri hatların yapımının yabancı şirketlere verilmesinin uygulanan devletçi politikaya uygun olmadığını, şirketlere fazla faiz parası ödendiği ve bütçenin büyük bir kısmının bu şirketlere aktarıldığını söylemiştir.

Bu hatların yapılması ile teşkilat büyümüştür. Hatların uzayışı, iş hacminin artışı ve buna bağlı olarak ihtiyaçların artması teşkilatta da değişiklik yapma zorunluluğu getirmiştir.

İşletme müdürlüğü sayısı 3 iken, İzmir-Kasaba ve Aydın hattı satın alındıktan sonra birer işletme müdürlüğü halinde hatlarımıza katılmış, böylelikle İşletme müdürlükleri beşe çıkmıştır. Daha sonra bu beş işletme müdürlüğü, yeni hatların ve Şark Demiryollarının eklenmesi ile daha da büyümüştür. İşletmenin idaresini, kontrolünü kolaylaştırmak amacı ile bu beş işletme müdürlüğü; on işletme müdürlüğüne ve Mudanya işletme amirliğine ayrılmıştır..

Bu tarzdaki hesaplardan eski ve yeni hatların hangisinin karla, hangilerinin zararla işlediği bu kar ve zararın hakkında bir fikir edinmek ve durumun düzelmesi

²⁵⁵ Ferit, “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Mecmuamız”, **a.g.m.**,s.39

için alınacak önlemleri zorlaştırmaktadır. Bu zorluğu aşmak için ve daha verimli sonuçlar almak için idare aşağıda gösterildiği şekilde 15 iktisadi bölgeye ayrılmıştır.

Eski Hatlar:

1. Eski Anadolu hattı,
2. Eski Bağdat hattı,
3. Eski İzmir-Kasaba hattı,
4. Eski Aydın hattı,
5. Eski Şark Demiryolları hattı,
6. Eski Mersin-Tarsus-Adana hattı,
7. Erzurum geniş hattı,
8. Erzurum dar hattı,
9. Mudanya dar hattı,
10. Samsun-Çarşamba dar hattı

Yeni Devlet Hatları:

11. Afyon-Karakuyu
12. Kütahya-Balıkesir
13. Ankara-Ulukışla-Zonguldak
14. Kayseri-Samsun-Erzincan
15. Fevzipaşa-Diyarbakır-Malatya-Çetinkaya

Bu şekilde eski ve yeni hatların iktisadi ve mali durumlarını takip etme imkanı elde edilmiştir²⁵⁶.

Yeni yapılan hatlarla ilgili durumu bu iken çeşitli yollarla milli sınırlarımız içerisinde kalan Anadolu - Bağdat demiryolunun durumu ise çok kötüdür. Bu

²⁵⁶ “Cumhuriyet 15 – D.D. Yolları 11 Yaşında”, **a.g.m.**, s.836.

nedenle cumhuriyet demiryolculuğunun 1923–1927 yılları arası, bakım ve onarım devresidir.

İşletme, hatların bakımı için; yolu, rayları, makasları, traversleri, balansı, hendekleri, banketleri iyi bir halde bulundurmak, otları kaldırmak, eskiyen çatlayan kısımları değiştirmek; çöküntüleri düzlemek; ihtiyaç görülen yerlerde barımına yolları ve makasları döşemek; tünel ve köprülerin bakımı, sağlamlaştırılması, köprülerden gerekenlerinin yenilenmesi; üst, alt ve yolla bir olan geçitleri, yıkıntı, kayıntı, akıntı ve sel tahribatını onarmak; ihtiyaç duyulan yeni yapıları ve hangarları yapmak, sayısı bini aşan mevcut yapıların bakımını temin etmek;

Hat boyunca emniyet tesisatını kurmak, bataklıkları kurutmak ve gerekli yerleri ağaçlandırmak işleridir. Bu servisin yapmak veya müteahhide vererek nezaret etmekle mükellef olduğu işlerden milli mücadelede tahrip edilen yüzlerce kilometrelik hat kısmının, yıkılan köprülerinin yenilenmesini, Başköy ve diğer viyadüklerin yapılması, kayan kısımların durdurulması, tünel duvarlarının sağlamlaştırılması ve binlerce metreye varan büyük küçük demir köprülerin yapılması ile Haydarpaşa Garı'nın tamiri silolarının inşası, çift hatlı Derince İskelesi, Eskişehir'de yapılan modern Çetinkaya Hastanesi yapılmasıdır²⁵⁷.

Hatların onarım kısmına gelince; cumhuriyet devleti bir taraftan bu hattın tahrip edilen kısımlarını onarmakla diğer taraftan eksik lokomotif ve vagonları tamamlamakla uğraşmıştır²⁵⁸.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra bütün Anadolu hattı devlet idaresine geçti. Devlet, 80 lokomotifle 1300 kadar vagonunu hurda bir halde bulduğu bu hattın, bir yandan malzemesini yenilemeye ve düzenlemeye başlarken bir yandan da birer, ikişer metre boyundaki bombalanmış, dinamit yemiş, kopuk rayterden dizilmiş, yıllarca balast yüzü görmemiş, taban kuşakları çürümüş yolu, onarmağa başlamıştır.²⁵⁹

²⁵⁷ “On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri”, **a.g.m.**, s.411.

²⁵⁸ A.R.E., **a.g.m.**,s.109.

²⁵⁹ Demirel,**a.g.m.**,s.394.

Hattaki bu durum, 1923 senesine kadar geçen zaman; harap ve milli ihtiyaca asla cevap vermeyecek şekilde perişan bir halde bulunan bu hatların ıslahı ve malzemesinin imkan şartları içerisinde hurdalıktan çıkarılarak işe yarar bir hale getirilmesi ile geçmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda Eskişehir- Ankara arasında ki 225 kilometrelik kısmının yarısından fazlası dağılmış, nakliyatı kopuk raylarla yapmaya mecbur edecek şekilde bozulmuş ve 20 lokomotif, 200 vagon, 21 devvar köprü ve alimantasyon binası, 2.420 ton demir köprü ve 18.460 yol metre tahrip edilmiş olan Anadolu hattının bulunduğu bu kötü durumdan kurtarılması ancak demiryolcular sayesinde gerçekleşmiştir²⁶⁰.

Anadolu hattının kopuk rayları yerine normal ve yeni raylar döşenmiş, hurdalaşan, mantarlaşan demir ve ağaç traversleri yenilemiş, balatsız veya balastın eksik kısımları tekniğin elverdiği şekilde ıslah edilmiştir. Yıkılan ve uçurulan köprüleri, ihtiyaca ve bugünkü ağır makinelerin geçmesine müsait olmayan ve yahut birçok tamir masrafına ihtiyacı olunan köprüleri yenilemiş ve değiştirmiştir. Tehlikeli durumda olan tünelleri düzenlenmiş, hat civarını mümkün mertebe bataklıklardan kurtarmış, yüzlerce metre büyüklüğünde hangarlar inşa etmiştir.

Yeni lokomotifleri, konforlu ve demir zırlı yolcu arabaları, düzgün ve sağlam yük vagonları getirtilmiş, Eskişehir'de yüzlerce işçiye iş verilerek bakmakla yükümlü oldukları, ailelerinin hayat standartları arttırılmış, yük vagonları otomatik frenlerle donatılmıştır. Trenlerin adedi, tertibatı arttırıldıktan sonra bunlarla sistemli bir işletme oluşturulmuş, normal bir süratle, gece ve gündüz işleyen sistematik bir şebeke kurulmuştur.

Diğer taraftan idare verimi arttırmak için devamlı uğraşmış birçok ucuz tarifelerle bugünkü umumi durgunluğun önüne geçmeye çalışmış daha sık tren seferleri yapabilmek için hafif ve buharla işleyebilen otomotrisler getirtilmiştir. Bunlardan başka Haydarpaşa Garında silolar, Eskişehir'de büyük bir hastane, hat

²⁶⁰ Ferit, "Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız", **a.g.m.**,s.553.

boyunda yeni ara istasyonları, Ankara'da Büyük Marşandiz garı, personelin bünyelerini kuvvetlendirmek için bir tasarruf sandığı tesis edilmiştir²⁶¹.

Demiryollarında, işletme masraflarını kısmak için 1930 yılından itibaren başlayan tedbirler: Az nakliyat yapan istasyonları kapamak; yol yapı ve malzeme onarım masraflarını azaltmak , işletme servislerinde daha rasyonel işletme usulleri kullanmak, kömür, yağ ve su sarfiyatını azaltmak için teknik çareler bulmak gibi, tamirat masrafını azaltmaya yardım eden ferbeton, köprüler yapmak, hat boyunca uzanan emniyet tesisatı döşemek , yük vagonlarına tatbik edilen otomatik frenler kullanmak, gibi bir çok tasarruf tedbiri alınmıştır²⁶².

Mevcut hatların onarım ve bakımı sağlanırken bir yandan da yabancı şirketler tarafından işletilen hatların millileştirilmesi için çalışmalar başlamıştır.

Yabancı devletlerin elindeki hatların devletçe işletilmesi düşüncesi gündeme ilk geldiğinde ciddi itirazlarla karşılanmıştır. İtiraz edenler bu işin ehli olan işletici şirketlere bırakılmasını, birçoklarınınca daha faydalı, hatta gerekli görmektedir. Tam bu sırada içten ve dıştan: “Biz şimendifer yapamayız ve işletemeyiz, propagandaları yayılmağa başlamıştır”. Bu durum mecliste uzun zaman tartışılmıştır²⁶³.

Böyle düşüncelere karşı o zamanki Hükümet Başkanı İnönü'nü Yahşihan İstasyonu'nun işletmeye açılması sebebiyle yaptığı konuşmasında şöyle bir cevap vermiştir. “ Bir milletin işini o millet efradı görür: bir ailenin işini yine o aile efradı tanzim eder. Biz işimizi göremiyoruz, biz yapmıyoruz demeye ve böyle hiç kimse memnun değildir” demiştir²⁶⁴.

²⁶¹ Ferit, “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız”, **a.g.m.**,s.554-24.

²⁶² “On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri”, **a.g.m.**, s.418.

²⁶³ Tekeli,İlkin, **a.g.m.**,s.131-133.

²⁶⁴ **Reşat Yamaner**, “Cumhuriyetin 26. Yılında Devlet Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 288-290,C:23, Aralık 1949,s.5.

Yine İsmet İnönü bu konuda “Şimendifer yapamayız” diyenlere “Behemehal yapacağız” dedi. “Şimendiferi biz yapsak ta, satın alsak ta işletemeyiz” diyenlere “Behemehal işleteceğiz” demiştir²⁶⁵.

Bu tartışmalar arasında Anadolu kumpanyasından iş adamı Hügnene bu amaçla Ankara’ya gelmiştir. Görüşmeler sırasında Hügnene ciddi bir karşı görüşle ve heyecanla karşılaşmıştır. Milletvekilleri, demiryollarına milli iradenin mutlaka sahip ve hakim olmasını istemekte, günlük gazeteler bu konuda yazılar yazmakta, millet hep birden ulusal demiryol hedefinin gerçekleşmesini istemektedir²⁶⁶.

Kurulan komisyonlar, encümenler, incelemeler, hesaplar sonunda iş adamı Hügne’nin anlaşma metni kabul edilmemiş, Anadolu hattının satın alınması ulusça onanmıştır. Bu onanma Büyük Millet Meclisinin 22 Nisan 1924 tarih ve 504 numaralı dokuz maddelik kanun ile kabul edilmiştir²⁶⁷. Anadolu hattının satın alınmasına karar verilince inşa politikası ile millileştirme politikası aynı anda başlamıştır. Bu hattın millileştirilmesi ilk olarak 1928 yılında gerçekleşecek²⁶⁸, en hızlı millileşmeler ise 1930’lu yıllarda yapılacaktır. Bu hatların bir kısmı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da antlaşmalarla devralınmıştır²⁶⁹.

²⁶⁵ A.R. Erem, “En Büyük Bayramımız Kutlu Olsun”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 141, C:12, 29 I Teşrin 1936,s.413-414.

²⁶⁶ “Sivas’ın İşletmeye Açılması Münasebetiyle İnönü’nün Sivas Nutku”,**a.g.m.**, s.274.

²⁶⁷ Demirel, **a.g.m.**,s.394.

²⁶⁸ Ehsan Aktaş, “Ulaştırma Politikaları Ve Demiryolları”, **2.Ulusal Demiryolu Kongresi**, Aralık 1997,İstanbul,s.85.

²⁶⁹ Yıldırım, **a.g.e.**,s.41.,Taha, **a.g.m.**,s76.

Şirketlerden alınarak millileştirilen hatlar :

| | |
|---|----------------------------|
| Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve kolları Anadolu hattı | 1032 Km. |
| Konya-Yenice Bağdat hattından | 346 Km. |
| Adana-Fevzipaşa(Keller) hattından | 141 |
| Adana-Mersin | 68 |
| İzmir-Manisa-Afyon ve Manisa-Soma-Bandırma ve kolları | 703 |
| İzmir-Aydın-Eğirdir ve kolları | 610 |
| Normal genişlikte | 2900 |
| Mudanya-Bursa | 41 |
| Samsun-Çarşamba sahil hattı | 36 |
| Toplam | 2977 ²⁷⁰ |

Bu hatların hepsi millileştirilerek; işletmesi, altyapısı, üstyapısı, binaları kısacası her şeyi Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir. Şirketlerin elinden satın alınarak millileşen hatları ilerdeki bölümde detaylı olarak yazılacaktır.

Türkiye Demiryollarının bugünkü durumu incelenecek olursa önce, yeni inşa olunan hatların önemli miktardaki uzunluğu göze çarpar. 1923 yılında yaklaşık 4000 kilometre uzunlukta olan demiryollarına 2500 kilometre kadar eklenmiştir. İlave olunan bu yolların büyük bir kısmı daha önce çok ihmal edilmiş olan Orta Anadolu bölgesine isabet etmektedir. Bu demiryolu ağının bugünkü değerinin önemi ortadadır. Bir savaş durumunda ancak düşmanların faydasına olacak güdük hatlar ve birbiri ile bağlantısı olmayan çıkmaz sokak şeklindeki demiryolları yerine askeri birlikleri istendiği gibi her tarafa sevk kabiliyete sahip bir demiryolu şebekesi kurulmuştur. Bu hatların ekonomik açıdan önemi çok büyüktür. Hatta bugün dahi hatların üretilen ürünlere , ürünlerin nakline büyük faydası vardır. Kömür yolu

²⁷⁰ Demirel, **a.g.m.**,s.397., A.R. Erem, **a.g.m.**,s.413-414., Günçan, **a.g.e.**,s.67. “Cumhuriyetin 16. Yılında Türkiye Demiryolları”, **a.g.m.**,s.166., Sezginer, **a.g.m.**,s.111., “Cumhuriyet 15 – D.D. Yolları 11 Yaşında”, **a.g.m.**,s.831.

dedikleri Ereğliye giden hat ile bakır yolu²⁷¹ denilen Ergani hattı açıldıktan sonra bu hatların önemi çok daha fazla olmuştur²⁷².

Cumhuriyet devrinde 3800 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Böylece bugün memleketimizdeki hatların gerçek uzunluğu banliyö, çift ve üçlü hatlarla 28 kilometrelik Sirketi-Halkalı elektrikli çift hat dahil olmak üzere 121 kilometresi dar, 7683 kilometresi normal ve 123 kilometresi geniş olmak üzere, 7927 kilometreyi bulmuş ve personel adedi de 62 bine yükselmiştir²⁷³.

1929–1939 arasındaki on yıllık devre, Türkiye demiryollarının gerek inşa gerek işletme faaliyetleri bakımlarından en hızlı gelişmeler kaydettiği yoğun ve aynı zamanda azami verimli bir çalışma devresidir. Avrupa kıtasını dünya ölçüsünden bir yangın yerine çeviren İkinci Dünya Savaşı'nın bütün şiddet ve dehşetiyle yeni ortaya çıktığı tarihlerde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, yedi bin kilometrelik bir şebeke üzerinde kuvvetli lokomotifleri, yeni yük ve yolcu vagonları, ekspres ve otoray servisleri, bilhassa milli ekonominin hızla geliştirilmesi amacının her düşünceden üstün tutan ucuz yolcu ve eşya tarifeleriyle düzgün ve birçok bakımlardan ileri bir işletme kurmuş bulunuyordu²⁷⁴.

Bu dönemde Birleşik Amerika ve İngiltere'den 125 lokomotif ve Çekoslovakya'dan 28 lokomotifle 50 yolcu vagonu satın alınarak servise konulmuştur. Bu yıl içinde bunlara daha 12 lokomotif katılmış bulunacaktır. Yük vagonu parkımız bugünkü durumu ile şebekenin ihtiyacını karşılayabilecek bir durumdadır. Son zamanlarda 40 yolcu vagonu daha satın alınması için gerekli ödenek ayrılmıştır. Bunların da satın alınıp servise girmesinden sonra yolcu trenlerinde öteden beri şikayet ve tenkit konusu olan kalabalık ve rahatsızlıkların önü alınmış olacak, bu trenlerin çoğaltılıp kuvvetlendirilmesi imkanı elde edilmiş olunacaktır²⁷⁵.

²⁷¹ V.Engelmaan “Türkiye Doğu Demiryollarını İnşa Ediyor Yeni İnşa Programının Önemi”, Çev:Ş.Boray, **Demiryolları Dergisi**, 1 Mart 1936, Sayı:133,C:12,s.2.

²⁷² Yaschke, **a.g.m.**,s.597.

²⁷³ Zengin, **a.g.m.**,s.3, Özcan, **a.g.m.**,s.12.

²⁷⁴ Yamaner, **a.g.m.**,s.5.

²⁷⁵ Yamaner, **a.g.m.**,s.6.

Ülkenin her yerine demiryolları ulaştıktan sonra şu sonuçlara ulaşabilir;

- Demiryolu Türkiye’de memleketin birliğinin öncüsü olmuştur. Rayın adım attığı, lokomotifin düdüğü çaldığı her yerde sıkı ilişkiler yaşanmaktadır. Hızlanan nakliye araçları Türkiye’de tek bir milletin oluşmasında önemli rol oynamıştır. Türkiye demiryolları ile fikir ve kültür seviyesi birleştirecektir. Demiryolunun birbirine bağladığı ülkemiz ekonomik öneminin yanında ortak hislerin ortak fikirlerin de merkezi haline gelmiştir.

- Demiryolları; hudutların mesafelerini kısaltmak, harp olasılığını azaltmak ve barışı desteklemek demektir. Ülke savunmasında en önemli rolü oynamak demektir.

- Demiryolunun ülkemizdeki iktisadi önemi çok fazladır. Demiryolları şebekesinin etrafında sanayi bölgeleri ve nüfus yoğunluğu artmıştır. Bir çok sanayi alanı demiryolları güzergahı üzerinde kurulmuştur²⁷⁶.

Sivas havalisinde 300 kilometrelik bir saha Turhal Şeker Fabrikası için işleyebilecek bir haldedir. Buranın şeker faaliyeti, köylü çalışması, hayvan için küsbe mahsulü, alkol, işçi gündeliği gibi hesaplarla beraber senede 400 milyon lira kadar bir kar getireceği bir hayal değil gerçektir. Bu hareket ancak ray sayesinde mümkün olabilecektir. Alpulu Şeker Fabrikası kurulmuş ve bunu Uşak ve Eskişehir fabrikaları izlemiştir. Ayrıca Isparta ve Kütahya da bulunan kükürt madenlerinin işlenmesi için fabrika kurma kararı alınmıştır²⁷⁷.

Trenin ilerlemesinden sonradır ki, Havzadan kömür, Turhal’dan Antimuvan, Mermer, tuz, piyasa malı halini almıştır. Bu hareketlerin tek sebebi raydır. Sanayi hareketleri de tren etrafında kurulmuştur.

Kayseri’nin Mensucat Fabrikası’nı, Turhalın Şeker Fabrikası’nı besleyecek unsurlar hep demiryolları vasıtası ile toplanacaktır. Ereğli kömürünün Orta

²⁷⁶ Ferit, “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Mecmuamız”, a.g.m.,s.41.

²⁷⁷ H.Yakup, “Demiryollarımız ve Büyük Sanayi” **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1934, Sayı: 114, C:10, s.381.

Anadolu'ya girişi, Ergani bakırının denize çıkışı ancak demiryolu sayesinde mümkün olacaktır. Orta Anadolu'ya sanayi, el sanayi demiryolu sayesinde girmiştir. 1935 yılında İzmit'te bir kağıt fabrikası, aynı sene Kütahya da bir porselen fabrikası ve İstanbul da bir cam fabrikası ve İzmir'de ip ve çuval fabrikası kurulmaya başlanmıştır²⁷⁸. Yukarıda da söylenmeye çalışıldığı gibi büyük sanayi kuruluşlarının demiryolları raylarının etrafına yerleştiği görülmektedir.

- Yeni Türkiye, bünyesi itibarı ile sermaye hareketlerinde daima devletleşmeğe mecbur olmaktadır. Türkiye'nin amacı millileştirmek ve milli hudutlar içerisinde iktisadi görevleri Türk halkına bırakmak gerekmektedir, Türkiye membalarını işletirken, ticaret piyasalarına çıkarken, ürünleri naklederken amaç dünyaya ucuza nakletmek ve Türk işletmecilerini rakiplerinden korumaktır²⁷⁹.

- Hatlar yapılırken 1930 yılında siyasi alanda önemli bir hareket yaşandı. Ülkede ki tek siyasi parti olan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın yanı sıra siyasi hayatta yer almak için 1924 yılında kurulan ve ömür yedi ay sürecek olan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasından sonra 12 Ağustos 1930 yılında Ali Fethi Okyar tarafından Serbest Cumhuriyet Fırkası kurulmuştur. Yeni parti dünya ekonomik buhranın en çok hissedildiği dönemde kurulmuş ve kuruluşunda en önemli yeri ekonomik konuların ve buhranın aldığı görülmektedir. Demiryolları ile ilgili olarak Serbest Cumhuriyet Fırkasının görüşleri şunlardır. Demiryolları mutlaka yapılmalıdır. Ulaşım aracı olarak çok önemlidir ama diyerek şu eleştirileri yapmışlardır.

Devlet gelirlerinin büyük kısmının demiryolu yapımında ki yabancı şirketlere ödendiği, bu şirketlere yüksek faizler verildiği, masrafların yükseltildiği ve devlet hazinesine zarar verildiği dile getiriliyordu. Diğer bir eleştiri ise demiryollarının yabancı şirketlere yaptırılmasıdır. Avrupa'nın aksine ulusal unsurları koruyup

²⁷⁸ H.Yakup, "Demiryollarımız ve Büyük Sanayi" **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1934, Sayı: 114, C:10, s.381-382.

²⁷⁹ .Ferit, "Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Mecmuamız", **a.g.m.** ,s.42.

geliştirememişlerdir. Ayrıca mali yükün sadece bir kuşağa yüklenmeyip gelecek kuşaklara da yayılmasının gerektiğini savunmuşlardır²⁸⁰.

Bu eleştirilere İsmet İnönü'nün tepkisi çok sert olmuş daha çok demiryolu yapım diye eleştiri beklerken böyle bir tenkide inanmak mümkün değildir, demiryolu siyasetini eleştirmek delalettir demiş ve mecliste tartışmalar yaşanmıştır²⁸¹. Partinin ömrü kısa süreli olmuş ve 17 Kasım 1930 tarihinde fesh edilmiştir.

Demiryollarında, 1922-1927 yılları arasında, sınırlı iç dinamikler ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir bu dönemde savaştan çok kötü halde çıkan hatların onarım ve bakımı yapılmıştır. 1927-1933 yılları ise hatların yapımının yabancı müteahhitlere kaynakları kendileri bulmak üzere ihale edildiği dönemdir.

1928 yılında Anadolu hattının millileştirilmesi kararı alınmıştır. 1930 yılının başında imtiyazlı şirketlerdeki hatların büyük kısmı millileştirilmiş, bunu 1929'da Mersin-Adana, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa arasındaki kısmı ile dar bir hat olarak inşa edilen Mudanya-Bursa demiryolu izlemiştir²⁸².

Türkiye Cumhuriyeti tarafından inşa edilen demiryolları ise iç dinamiklerle finanse edilmiştir. Bu finansmanda genellikle vergi gelirleri kullanıldığı gibi, özellikle uzun demiryolları için iç borçlanmalara başvurulmuştur. Gerçekten cumhuriyetin ilk uzun vadeli borçlanması, 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani Fevzipaşa-Diyarbakır hattı inşası için yapılmış, bunu 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas-Erzurum hattı inşası izlemiştir.

1935'te 6639 km. olan demiryolu uzunluğu, 1940 yılında 7381 km. ye ulaşmıştır. Demiryolu inşaatında Türk girişimcileri ve mühendisleri kısa zamanda yabancıların yerini almıştır..

²⁸⁰ Cengiz Aslantepeler, "Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit Serbest Cumhuriyet Fırkası İle Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları", **Kekibeç**, Sayı:11, Ankara, 2001, s.217.

²⁸¹ Aslantepeler, **a.g.m.**, s.214.

²⁸² Erem, **a.g.m.**, s.413-414.

Diğer taraftan, aynı dönemde, yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi ve işletmelerinin devlete devredilmesi devam etmiştir.. Yabancı şirketlerce işletilen hat uzunluğu, 1940'ta 434 km. ye düşmüştür. Yabancı demiryolları ve bunları tamamlayan limanların millileştirilmesinde kullanılan sistem bu dönemde uzun vadeli dış borçlara neden olmuştur.

1924 yılında 506 No. lu kanunla, demiryollarının devlet tarafından idaresi ele alınarak bir Müdüriyeti Umumiye kurulmuş ve 1927 yılında da 1042 No. lu kanunla mevcut, hali inşada ve yeni inşa edilecek Devlet Demiryolları hatlarını ve bu demiryolların sahibi oldukları, devlete ait limanları işletmek ve inşa ettirmek üzere Nafia Vekâletine bağlı Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi teşkil edilmiş ve 1939 senesinde de yeniden kurulan Mûnakaalat(Ulaştırma) Vekaletine bağlanmıştır²⁸³.

Ülkemizde inşa edilen veya edilmesi planlanan ve Millileştirilen hatların detaylarını yazmadan önce konuyu daha iyi anlayabilmek için bu bölümü bu tablolarla anlatılmaya çalışılmaktadır. Demiryollarına genel olarak bakacak olursak aşağıdaki gibi dört gruba ayırabiliriz.

1. Şirketlere Ait İmtiyazlı Demiryolları
2. İşletilmekte olan Devlet Demiryolları
3. İnşaat halinde bulunan Devlet Demiryolları
4. Büyük Millet Meclisince İnşaları Kabul Edilen Devlet Demiryolları.

Bu grupları oluşturan şebekeler aşağıda verilmiştir²⁸⁴.

²⁸³ Zengin, a.g.m.,s.1.

²⁸⁴ Hüseyin Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın 10’uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, I. ve II. Teşrin 1933, C:9.,Sayı:104-105,s.465-466.

1. Şirketlere Ait İmtiyazlı Demiryolları

| | | |
|----------------------|--|---------------|
| Şark Demiryolları | Sirkeci – Edirne | 337 Kilometre |
| İzmir Kasaba temdidi | İzmir – Afyon – Manisa – Bandırma – İzmir – Bornova Şube hatları | 702 Kilometre |
| Aydın Demiryolları | İzmir – Eğirdir ve şube hatları | 612 kilometre |
| Adana Nusaybin | Toprakkale – İskenderun Derbesiye – Mardin şubeleri dahil | 493 kilometre |
| Ilıca – Palamut | Dar hat | 29 kilometre |
| | Toplam | 2173 |

2. İşletmekte Olduğumuz Devlet demiryolları

| | | |
|------------------------|--|---------------|
| Haydarpaşa – Eskişehir | Anadolu – Bağdat hattı şirketinden bir kanunla satın alınmıştır. | 343 Kilometre |
| Eskişehir – Ankara | | 264 Kilometre |
| Adapazarı – Arifiye | | 9 kilometre |
| Eskişehir - Konya | | 437 kilometre |
| Konya - Adana | | 369 kilometre |
| Adana – Fevzipaşa | | 142 kilometre |
| Alayurt - Kütahya | | 11 kilometre |
| | Toplam | 1575 |

| | |
|---|----------------------|
| Sarıkamış – Madenköy (Dar hattı) | 254 kilometre |
| Sarıkamış – Arapçayı (1524 lik geniş hat) | 124 kilometre |
| | 378 kilometre |

| | |
|---|---------------|
| Fevzipaşa – Malatya | 250 kilometre |
| Malatya – Fırat | 33 kilometre |
| Ankara – Kayseri | 380 kilometre |
| Kayseri – Sivas | 222 kilometre |
| Samsun – Kalın (Kalın) (Ankara – Sivas), Samsun – | 378 kilometre |

| | |
|--|-----------------------|
| Sivas hatlarının birleştiği istasyondur) | |
| Irmak – Çankırı | 102 kilometre |
| Filyos – Eskipazar | 135 kilometre |
| Kütahya – Balıkesir | 252 kilometre |
| Ulukışla – Kayseri | 173 kilometre |
| Samsun – Gümruk | 3 kilometre |
| | 1928 kilometre |

| | |
|--|--------------------------------|
| Bursa – Mudanya (Dar hat) Şirketinden satın alınmıştır | 42 kilometre |
| Samsun – Çarşamba (Dar hat) (şirketinden satın alınmıştır) | 36 kilometre |
| | 78 kilometre |
| İkinci grubu teşkil eden demiryollarımızın hepsi birden | 3959 kilometre (Toplam) |

3 – Yapılmakta olan demiryollarımız

| | | |
|---------------------------------|------------------------------|----------------------|
| Fevzipaşa – Diyarbakır hattında | (Şefkat – Diyarbakır) kısmı | 174 kilometre |
| Irmak – Filyos hattında | (Sumucak – Eskipazar) | 99 kilometre |
| Sivas Erzurum hattı | | 520 kilometre |
| | Toplam | 793 kilometre |

4 – Büyük Millet Meclisince inşası kabul edilen demiryollarımız

| | | |
|------------------|---------------|-------------------------|
| Divrik – Malatya | Takriben | 140 Kilometre |
| Filyos – Ereğli | | 70 Kilometre |
| Afyon – Antalya | | 260 kilometre |
| | Toplam | 470 Kilometredir |

Bu durumda 1940 lı yıllarda, demiryolları şebekesinin 4200 km'lere geldiği görülmektedir. Bu hatların her birinin ayrı ayrı bir tarihi vardır. Şimdi biz bu hatların tarihi süreçlerini yazmaya çalışacağız. İlk bölümde Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından yapılan hatlar anlatılacak, ikinci bölümde ise yabancı şirketlerden alınan ve millileştirilen hatlar anlatılacaktır.

B. CUMHURİYET DÖNEMİ DEVLET ELİYLE YAPILAN HATLAR

1. Ankara - Sivas Hattı

Ankara- Sivas hattının yapımı konusu Osmanlı Devleti döneminde ortaya çıkmıştır. Fakat emperyalist devletlerin siyasi baskıları sonucunda yapımına bir türlü başlanamamıştır. Ankara-Sivas hattı aslında hem Osmanlı Dönemi'nde hem de Türkiye Cumhuriyeti döneminde çok önem arz eden bir hattır. Osmanlı dönemi'nde gerçekleştirilemeyen bu hat yüzünden Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda Ankara'nın doğusunda demiryollarının olmaması nedeniyle bir çok zorluk yaşanmıştır²⁸⁵.

Birinci Dünya savaşı sırasında bu hat için 14 inşaat taburu oluşturularak askeri bir örgütlenme ile yapımına başlanmıştır²⁸⁶. Ankara'dan Yahşiyân'a kadar devam eden hattın 0.60 metre genişliğinde ki 80 km'lik kısmı tamamen bitirilmiş 17 Nisan 1925 yılında işletmeye açılmıştır²⁸⁷.

Yahşiyân istasyonunun açılış töreninde Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“Her Türk'ün bunları ezber bilmesi insani ve medeni bir borcu olduğu kadar yurdseverliğinin de sembolüdür. Bütün memleketi baştan başa demirağlarla örülmüş

²⁸⁵ Sivas'ın İşletmeye Açılması Münasebetiyle İnönü'nün Sivas Nutku, Demiryolları Dergisi, 1. Kanun 1930, C:6, Sayı 66-70,s.71.

²⁸⁶ Tekeli,İlkin, a.g.m.,s.139.

²⁸⁷ Cumhuriyet Hükümeti;Açılış Törenini Yahşihan İstasyonunda Yaptı, Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.929.

görmek en büyük azmimizdir. Başladığımız yolun biteceği nokta yoktur. İlanihaye gidecek namütenahi devam edeceğiz. Bugün Yahşiyân da bulunuyoruz. Mühendislerimiz şimdi belki ilerdeki istasyonları düşünüyorlar kendilerini oraya kadar itimatla takip edeceğiz”²⁸⁸. Demiştir.

Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri Ankara-Kayseri-Sivas Hattının önemini görmüşler ve ilk olarak demiryolu yapımına bu hattın başlamışlardır. Cumhuriyet Hükümeti 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun ile Ankara - Musaköy ve Samsun - Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmiştir²⁸⁹. Her iki hattında inşaatına biri Ankara'dan diğeri de Samsun'dan olmak üzere iki taraftan başlamıştır. Ankara-İzzettin dar hat demiryolu, bu dönemde normal hatta dönüştürülmüş ve 10 Ekim 1924'te yapımına başlanmıştır. Hattın Ankara-Yahşihan'a kadar olan 86 km.lik kısmı 17 Nisan 1925'te²⁹⁰, Yahşihan - Yerköy arası 115 km.lik kısmı ise 20 Kasım 1925'te hizmete girmiştir. Yerköy Kayseri kısmı ise 1927 tarihinde açılmıştır²⁹¹.

16 Kasım 1925 tarih ve 662 sayılı kanunla bu hatta 3 milyon lira ödenek verilmiş²⁹², bu ödeneğe 28 Mart 1927 tarih ve 998 sayılı kanunla 2 milyon daha eklenmiştir²⁹³.

Hattın yapımı sırasında öncelikle askeri sebepler göz önünde bulundurulmuş ve direkt, Ankara-Sivas hattının yapılması düşünülürken, proje bu şekilde yapılırsa Sivas'a kadar hiç bir önemli merkeze uğramaması dolayısıyla mali bir fayda da sağlamayacağı gerekçesiyle hattın güzergahı değiştirilmiştir. Bu karar üzerine hattın

²⁸⁸ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü”, **Demiryolları Dergisi**, S.Kanun, Sayı:167, C:14,s.1007.

²⁸⁹ **Türkiye Demiryolları**, Demiryolları Dergisi,Mart 1929, Sayı :49, C:5.,s.187., M.Ferit, “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Bayramımız” **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1934, Sayı:109-110,C:10.,s.38.,Tekeli,İlkin, **a.g.m.**,s.140.,Yıldırım,**a.g.e.**,s.75.

²⁹⁰ Bu hat Tevfik Süreyya Sami ve Şevki Niyazi isminde ki Türk müteahhitler tarafın dan yapılmıştır ve ilk iş alan ve bitiren müteahhitler olması bakımından çok önemlidir. Daha sonra bir çok Türk müteahhitlerin yolu açılmış ve bir çok hat Türk müteahhitleri tarafından yapılmıştır. Bkz., İ.Çavlı, “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5,Sayı:6,Kasım 1938,s.56-57. Yakup Kalgay, “Cumhuriyetin 19. Yılında Demirağlarımız”, **Demiryolu Dergisi**,Temmuz-Haziran 1943,s.23.

²⁹¹ Çolak,**a.g.m.**,s.11.

²⁹² **Resmi Gazete**,25 Kasım 1925, s.228.

²⁹³ **Resmi Gazete**, 12 Nisan 1927.s.585.

güzergahı güneye yönelmiş ve Ankara-Kayseri-Sivas şeklinde hattın yapımına karar verilmiştir. Ankara-Kayseri arasında inşaatı tamamlanan 380 km demiryolu hattının yapımı sürecinde, en küçük amelesinden makasçısına, ateşçisinden mühendisine ve en büyük yöneticisine kadar herkes demiryolu yapımını milli bir amaç olarak görmüştür. Bu amacı gerçekleştirmek için soğukta, sıcakta nerde ise 24 saat uyumadan olağan üstü şartlar altında çalışmışlardır. Bu hattı, Türk mühendisleri Türk işçileri, Türk demiryolcuları yapmışlar ve işletmeye açmışlardır.

Ankara- Kayseri hattının açılışı için 28 Mayıs 1927 yılında Ankara'dan içinde Başvekil İsmet İnönü, bakanlar, milletvekilleri, İsveç ve Belçika Grupları olan bir tren katarı (dizisi) Kayseri'ye resmi açılış yapmak için yola çıkmış, 29 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet Paşa tarafından resmi bir törenle hat açılmıştır²⁹⁴.

Ankara-Kayseri hattının açılış töreninde Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“... Her şey milli bir sevinç gününde olduğumuzu gösteriyor, Kayserili hemşerilerim 30 seneden beri bu eserin bu güzel memlekete gelmesini bekliyorlardı. Bu hattı Kayseri'ye getirmek için tevessül etmedikleri vasıta bırakmadılar. Tabiatın harareti bir tali cilvesidir ki; Kayserililerin bu arzusu Cumhuriyetin doğması ile beraber mevkii fiile konmuştur. Dahili ve harici noktai nazardan hattın Kayseri'ye gelmesini Zafer telakki etmek hakkımızdır.

Bugün iki istikamette çalışmamızı şüpheli ve bedbinane telakki edenlere bugün vereceğim müjde şudur: Kayseri'ye geldik. İşlerimiz bitmiş değil, bilakis müşkül işlere başlamış olanların ilk devredeki dikenli yolları atlamış ve istikbali refah ve sühulet içinde gören adamlar vaziyetindeyiz”. Demiştir²⁹⁵.

Ankara-Kayseri hattının yapımının Kayseri'ye yaklaştığı sırada hükümet, bu hattın Kayseri-Sivas bölümü ile, Samsun-Sivas hattının Turhal-Sivas kısımlarının

²⁹⁴ Gülşinar Akbulut, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi”, **Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**,C:1,Ankara 2006,s.32.,Üner, **a.g.m.**,s.12-13.

²⁹⁵ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü” **a.g.m.** ,s.1008.

inşası için Belçikalı Societe Industrielle des Travamc şirketiyle (SIT), 18 Aralık 1926'da bir sözleşme yapmıştır²⁹⁶. Sözleşmeye göre şirket Kayseri-Sivas demiryolu inşaatına Mart 1927'de başlayacak ve 1930 yılı içerisinde bitirecektir. Kayseri-Sivas hattının inşa bedeli Turhal-Sivas hattıyla birlikte 15 milyon dolar olacaktır.

Bu hattın Belçikalı şirkete verilmesinin sebebi inşaatın daha hızlı ilerlemesi idi. İşin bedelinin % 50 peşin diğer kısmı ise değişik tarihli % 7 faizli bonolarla ödenmesi kabul edilmiştir²⁹⁷. Şirket işe başlamasına rağmen finansman sıkıntısı çektiği anlaşılmış ve sözleşme feshedilmiştir. Fesih kararı, hükümete herhangi bir sorumluluk yüklediği gibi, ödemeler ancak yaptıkları iş kadar yapıldığı için bir zarar da söz konusu olmamış, bir süre sonra aynı şartlarla Türk müteahhitlere ihale edilmiştir. SİT şirketine ihale edilen Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas hatlarının yapımı ihalesinde beklenen başarı sağlanamamıştır²⁹⁸.

Hattın Kayseri-Şarkışla kısmı ile Şarkışla- Sivas kısmı 1 Şubat 1930'da işletmeye açılmıştır²⁹⁹. Bu hattın 602 km.lik kısmının devlete maliyeti 41.200.000 liradır³⁰⁰.

Bütün hat 30 Ağustos 1930 günü büyük bir törenle işletmeye açılmıştır³⁰¹. Hattın açılış töreninde Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“ Bu muazzam eser, Gazi'nin Türk Milletine yaptığı hizmetlerin bir yenisi, bir güzeldir. Demiryollarımızı kendi vasıtamızla yapmaya mecburduk yaptık, Şimendifer Zaferi Türk işçisinin, Türk Mühendisinin, Türk sermayesinin Zaferdir.

²⁹⁶ Tekeli,İlkin, **a.g.m.**,s.140-141.

²⁹⁷ Ferit,**a.g.m.**,s.38.

²⁹⁸ Fatih Mehmet Dervişoğlu, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet; Nuri Demirağ”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara,2008,s.103.

²⁹⁹ Çolak,**a.g.m.**,s.11.

³⁰⁰ Günçan,**a.g.e.**,s.68.

³⁰¹ H.K., “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”,**Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, C:14. Sayı: 164- 165,s.921., Üner,**a.g.m.**,s.13., Akbulut, **a.g.m.**,s.32.,Atik,**a.g.m.**,s.76.

Bu hatlar Türk işçilerinin, Türk fenninin çetin ve muzaffer bir imtihanıdır. Mühendislerimize ve bütün işçilerimize vatan müteşekkirdir³⁰². Demiştir.

2. Samsun-Sivas Hattı

Samsun ile Sivas arası eski zamanlardan beri Türkiye için çok önemli ve yoğun yollardan birisi olmuştur. Bu yol üzerinde her zaman deve kafileleri ile taşımacılık yapılmaktadır. Bu hat Osmanlı döneminde bazı yabancı şirketlerin dikkatini çekmiş ama hep ortada kalmıştır. Samsun-Sivas arasında demiryolları inşaatı hakkında ilk teşebbüs 1910 yılında Nafia Vekalati tarafından bir tetkik heyeti gönderilmesi ile başlamıştır. Bu heyet yolun dar hat yapılmasını düşünmüş, bir kısım güzergahta tespit edilmiş daha sonra bu fikirden vazgeçilerek geniş hat yapmaya karar verilmiştir³⁰³.

Bu heyetin raporu doğrultusunda 1911 yılında hükümet tarafından verilen tahsisatla inşaat başlanmış ve 1914 yılına kadar devam edilmiştir. Bu yıllar arasında 32 kilometrelik kısımda toprak tesviye (düzeltme) işi yapılmış ve bu kısmın köprü ve menfezleri ile 9 tünel tamamen, 9 tünelde kısmen bitirilmiştir. Samsundan itibaren en düzgün engebesiz kısmı olan Tekirbayan 41-51 kilometresi ikmal edilmiştir. Ayrıca 152 km.ye kadar kati profil ve Sivas'a kadar güzergah tespit çalışmaları bitirilmiştir³⁰⁴.

1914 yılında hat inşaatının hükümet tarafından Regie Generale adlı Fransız şirketine devrine karar verilmiştir. Fakat inşaatın devir ve teslimi sıralarında I. Dünya Savaşı'nın ilan edilmesi, inşaat başlanmasına engel olmuş, hükümet de imtiyazı iptal etmiştir³⁰⁵. Hat 6 yıl kadar atıl durumda kalmıştır. 1920 yılında askeri demiryolları

³⁰² H.K., "Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü", **a.g.m.**, s.1008-1009.

³⁰³ **Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Açılışı**, 21 Teşrin-i Sani Hatırası 1927, Tıpkı Basım, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927, s.10.

³⁰⁴ "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Açılışı", **a.g.m.**, s.12., Yıldırım, **a.g.e.**, s.77.

³⁰⁵ **Alman Gazetesi Samsun-Sivas, Ulukışla-Kayseri Hattı Hakkında Ne Yazıyor?**, Demiryolları Dergisi, I ve II Teşrin 1933, Sayı: 104-105, C:9., s.569.

idaresi tarafından bir heyet Samsun'a gönderilmiş bu heyet Samsun-Havza arasının yapımına karar vermiş ancak bu karar havada kalmıştır. Daha sonra hükümet 1922 yılında hattın Çeştiir adına inşası için Samsun'a bir heyet göndermiş ama kimse hattın yapılacağına inanmamış ve basit bir merasimden sonra Samsun'dan ayrılmışlardır³⁰⁶.

Samsun-Sivas demiryolları inşası kanunu 23 Mart 1924 tarih ve 449 sayılı kanunla kabul edilmiştir. Kanuna göre, bu inşaatla birlikte, Ankara-Musaköy³⁰⁷ için 5 yılda harcanmak üzere 65 milyon lira sarfına izin verilmiştir³⁰⁸. Bu yasa uyarınca Samsun Kavak arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirağ kazanmıştır³⁰⁹. Ankara-Yahşihan hattının tamamlanmasında ise mühendis Tefvik ve Süreyya Sami Beyler ile aynı güzergah üstündeki bir dekovil hattı yapımında Şevki Niyazi Beyler ilk çalışan müteahhitler olmuştur³¹⁰.

Bu hattın yapımına 23 Aralık 1924 tarihinde başlamıştır. Güzergahın bozuk ve engebeli olması hattın çok yavaş ilerlemesine neden olmuştur. Samsun-Kavak arası 23 Nisan 1926 tarihinde açılmıştır³¹¹.

Hattın 370 km olarak yapılması ve Sivas'a 100 km. kala Ankara-Sivas hattı ile birleşmesi planlanmışken, Ankara-Sivas hattının güzergahı Kayseri'yi içine alacak şekilde değişikliğe uğrayınca, bu hattın güzergahı da değişmiştir³¹².

380 kilometre uzunluğundaki Samsun – Sivas hattının inşası hemen hemen 8 sene sürmüştür. Türkiye'nin yaptırmakta veya yaptırmış olduğu diğer hatların hiç biri bu hat kadar büyük güçlükler karşısında inşa olunmamıştır. Hattın son istasyonu olan Sivas denizden 1266 metre yüksektedir. Anadolu yaylasının denize doğru inerken teşkil ettiği dağlar demiryolu inşasına müsait değildir. Burada bütün hat boyunca, tüneller, yarmalar, geçitler, birbirini takip eder. Tabii bu yüzden inşa masrafları da

³⁰⁶ “Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Açılışı” **a.g.m.**, s.12.

³⁰⁷ **Samsun-Sivas Demiryolu**, Demiryolları Dergisi, Kanunısani 1928, Sayı:47,C:5,s.41.

³⁰⁸ “Türkiye Demiryolları.”, **a.g.m.**,s.187., M.Ferit, “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Bayramımız”, **a.g.m.**,s.38. Tekeli,İlkin, **a.g.m.**,s.140.Yıldırım,**a.g.e.**,s.75.

³⁰⁹ Dervişoğlu, **a.g.m.**,s.103.

³¹⁰ Çavlı,**a.g.m.**,s.57.

³¹¹ Hüseyin Yakup Kalgay, “Samsun-Sivas Hattı”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1930, Sayı:61,C:6,s.12.

³¹² Yıldırım,**a.g.e.**,s.78.

oldukça yüksektir. Hattın en küçük kısmını teşkil eden Çukurluk – Amasya arasındaki 103 kilometrelik parçanın yalnız tesviye masrafı 5.667.043 Türk lirası tutmuştur, yani bir kilometresi 55.000 liraya mal olmuştur. Diğer bir çok yeni Türk demiryolu hatlarının inşası çeşitli yabancı şirketlere verildiği halde Samsun – Sivas hattı bütün mali güçlüklerle rağmen, yeni Türkiye Hükümeti hattı tamamen bitirmeyi başarmıştır³¹³.

Hattın inşası devam ederken hükümet, 26 Aralık 1926'da Turhal-Sivas kısmının yapımını Societe Industrielle de Travaux ' a vermiştir. Sözleşmeye göre Turhal-Sivas hattı 1 Mart 1927'de itibaren 2.5 yılda bitirilecektir. Eğer Samsun-Turhal arası bu sürede bitirilemezse süre uzatılabilecektir. Bu hattın inşasına 1 ay gecikmeyle Nisan 1927'de başlayan şirketin bu iş başaramayacağı anlaşılınca sözleşme feshedilmiştir³¹⁴.

Kayseri-Sivas hattında olduğu gibi bu hattın inşası da aynı şartlarla Türk müteahhitler'e ihale olunmuş ve böylece inşaata devam edilmiştir. Kırzade Şevki ve Ortakları şirketi'ne verilen bu hat inşaatına Nisan 1928'de tekrar başlanmıştır. Sözleşme gereği inşaat Temmuz 1929'da tamamlanmış olacaktır .

Yapımı devam eden Samsun - Turhal bölümünde ise Kavak-Havza arası 7 Eylül 1927'de açılmıştır. Havza, Samsun – Sivas hattının 87. kilometresine denk gelmektedir. Vezirköprü, Merzifon, Gümüşhacıköy, Çorum gibi verimli bir hintlerlanda sahiptir. 9 Eylül 1927 de Samsun – Havza kısmı işletmeye açılmıştır. Bu kısım Samsun – Sivas hattının en bozuk, engebeli mntıkasıdır. Uzun zamanlardan beri bir çok defa inşasına teşebbüs edildiği halde hem hattın güzergahının çok engebeli oluşu hem de maddi kaygılardan dolayı yapılamayan en önemli kısmıdır. Bu kısımda, adeta inşatta tabiatla mücadele edilmiş, 20 tünel açılarak Havzaya gelinebilmiştir³¹⁵.

³¹³ “Alman Gazetesi Samsun-Sivas, Ulukışla-Kayseri Hattı Hakkında Ne Yazıyor?”, **a.g.m.**,s.568-569.

³¹⁴ Yıldırım,**a.g.e.**,s.78.

³¹⁵ H.Y., “Samsun-Sivas Demiryolu Havza da ve Havza'nın İnkılap ve Cumhuriyet Tarihinde Mevkii” **Demiryolları Dergisi**, I.ve II. Teşrin 1933, Sayı:104-105,C:9.,s.509.

Havza-Amasya arası 21 Kasım 1927'de³¹⁶, Amasya-Zile arası 23 Ağustos 1928'de, Zile-Kunduz bölümü 11 Ağustos 1930'da³¹⁷ işletmeye açılırken Kunduz-Yıldız bölümü 31 Ağustos 1931'de , Samsun-Sivas hattının son bölümü olan Yıldız-Kalın arası da 30 Ağustos 1932'de bitirilmiştir³¹⁸.

Hattın uzunluğuna oranla çok uzun bir zaman diliminde tamamlanmasının en önemli nedeni, hattın, 200 km.lik kısmı üzerinde bir çok yarmalar mevcut olmasıdır. Hattın üzerinde sayısız menfezler sadece 10-15. kilometreler arasında kırk bir adet köprü vardır ve bunların 13 adedi demir döşemelerdir. boğazların toplam uzunluğu 180 km.yi bulmaktadır. 174 kilometrelik kısım üzerinde 34 adet tünel yapılmıştır. Bu tünellerden 12.13.14'üncü Şahin Kaya tünelleriyle, 19 ve 20'inci Karadağ tünelleri inşaatı çok zor şartlarda yapılmıştır. Sadece Karadağ tünellerinin masrafı 970.000 lirayı bulmuştur³¹⁹.

Hattın km.si ortalama olarak 79 bin liraya mal olmuştur. Hattın Samsun-Turhal bölümüne 15.700.000 Türk lirası, Turhal-Kalın bölümüne de 13.500.000 Türk lirası olmak üzere toplam 29.200.000 Türk lirası harcanmıştır³²⁰.

Samsun – Sivas hattının mali önemi Doğu Anadolu'nun, bilhassa zengin bir hububat anbarı olan Sivas bölgesinin , Karadenizdeki bir limanla doğrudan doğruya birleşebilmesi ve böylece şimdiye kadar olduğu gibi kendisinden çok uzakta olan İstanbul ve İzmir limanlarına mallarını göndermekten kurtulmasıdır. Bugüne kadar Anadolu ürünlerinin denize sevki için yapılan nakil masrafları o kadar büyük bir para tutmaktadır, bir çok yerde zaten fiyatı çok az olan hububatın satılmasına ve ihracına imkân kalmamakta ve mallar da para etmeyerek çürümektedir. Bu Hattın bitimi ile ticaret artmış, Anadolu'nun Karadeniz'e bağlantısı sağlanmıştır³²¹.

³¹⁶ **Samsun - Sivas Demiryolu (Amasya)da**, Demiryolu Dergisi, Birinci Kanun 1933, Sayı: 106, C: 9, s.758., Üner, **a.g.m.**,s.13.

³¹⁷ Çolak, **a.g.m.**,s.11.

³¹⁸ Yıldırım, **a.g.e.**,s.79., Akbulut, **a.g.m.**, s.32., Onur, **a.g.e.**,s.58., H.K., "Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı", **a.g.m.**,s.920.

³¹⁹ "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Açılışı" **a.g.m.**, s.16.

³²⁰ Günçan, **a.g.e.**,s.68.

³²¹ "Alman Gazetesi Samsun-Sivas, Ulukışla-Kayseri Hattı Hakkında Ne Yazıyor?", **a.g.m.**, s.568.

3. Kütahya Balıkesir Hattı

Kütahya-Balıkesir hattı, Anadolu demiryolu hattı ile İzmir-Kasaba hattının bir kolu olan Soma-Bandırma demiryolunu birbirine bağlayarak, Batı Anadolu'yu Ankara'ya bağlamaktır. Hattın inşası için 16 Nisan 1925 tarih ve 625 sayılı kanun çıkarılmış³²² ve 16 milyon lira ödenek verilmiştir. Kütahya-Balıkesir hattı inşa edilirken bölgenin zengin kereste ve maden potansiyelinden yararlanılmak istenmiştir³²³.

Hattın inşasına 1925 yılının Ağustos ayında Kütahya'dan, aynı yıl sonuna doğru Balıkesir tarafından başlanmıştır³²⁴. Hattın Kütahya'dan itibaren ilk istasyon Demirciören'e kadar olan 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 bu şirketi mali yönden destekleyecek olan Alman Bankalar Sendikası ile anlaşma sağlanmıştır³²⁵.

Şirketle yapılan teknik sözleşmeye göre Kütahya-Balıkesir ve Bağdat Demiryolu ile Ankara-Sivas demiryolunu birbirine bağlayacak Ulukışla-Boğazköprü hatlarını inşa edilecektir. Her iki hattın inşa masrafı 110 milyon Türk lirasını geçmeyecektir³²⁶.

Sözleşmeye göre şirket, Kütahya-Balıkesir hattının inşasına sözleşmenin imzalanmasından 45 gün sonra her iki taraftan başlayacak ve üç yılda tamamlayacaktır. Birinci yılda 50 km, ikinci yılda 75 km demiryolu bitirilerek teslim edilecek, üçüncü yıl sonunda ise hattın tamamı bitirilecektir. İnşaata ray döşeme ve diğer hatlarla birleşme makasları dahil olduğu gibi garların, istasyonların, depoların ve atölyelerin inşası da dahildir.

³²² Çolak, a.g.m., s.11., M.Ferit, a.g.m., s.38.

³²³ **Demiryolları Dergisi**, II. Teşrin 1931, Sayı:81, C:8, s.674.

³²⁴ H.K., "Kütahya- Balıkesir Demiryolunun İşletmeye Açıldığı (23 Nisan 1932) Gün", **Demiryolları Dergisi**, s.931., Abisel, a.g.e., s.132.

³²⁵ M.Nesimi, "Hat Hakkında Malumat", **Demiryolları Dergisi**, Kanunısani 1928, Sayı:47, C:5., s.85., **Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması**, **Demiryolları Dergisi**, 1 Haziran 1932, Sayı:88, C:8., s.267., Atik, a.g.m., s.78.

³²⁶ Yıldırım, a.g.e., s.81.

Şirket 1927 senesi ağustosunda inşaata başladığına göre hat yaklaşık iki sene sonra teslim edilmiş olunacaktır. Kütahya-Tavşanlı arasındaki 51 km.lik bölüm 1 Aralık 1928'de³²⁷ Nafia Vekili Recep (Peker) Bey'in de katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştır Kütahya'dan itibaren : on üç buçuk kilometre sonra Demirciören, yirmi dört kilometre sonra Köprüören, otuz dört kilometre sonra Güzelyurt ve elli bir kilometre sonra da Tavşanlı gelmektedir Tavşanlı çok önemli bir ovada bulunmaktadır.. Bu ovidan yeni hat, sayesinde çok daha fazla yararlanılacak ve ülke ekonomisine büyük katkı sağlanacaktı³²⁸. Hattın Tavşanlı'dan ileri kısmında on üç kilometre daha yol yapılmış ve üç tünel inşaatı bitirilmiştir.

Bu hattın: diğer ucu olan Balıkesir tarafından Kütahya'ya doğru 1927 yılında inşaata başlanarak yirmi beş kilometrelik bir parça daha altı ay evvel yapılmış ancak raylar yerleştirilememiştir. Bu kısımda Atmaş ve Simav dereleri üzerinde ikisi otuzar, biri kırk metrelik olmak üzere üç demir köprü kurulmuştur.

Balıkesir'den itibaren ilk istasyon, Balıkesir'e 15 kilometre mesafede bulunan ve Balıkesir ovasına rastlayan Çandır'dır. Bundan 12 kilometre sonra Nusret İstasyonu gelir³²⁹, işte hattın en bozuk kısmı; Nusret istasyonu ile bundan sonra gelen Mezitler istasyonu arasındaki 18 kilometrelik mesafe dahilinde bulunmaktadır. Hattın 788 metre uzunluğunda bulunan en uzun tüneli bu kısımda yapılmıştır³³⁰. 1930 da Tavşanlı-Değirmisaz, 1931 yılında Değirmisaz-Balıkesir Hattı açılmıştır³³¹.

Bundan sonra önemli tünellere başlandığından faaliyet yine Kütahya tarafından devam edilecek ve Balıkesir kısmına bağlanacaktır. Bu suretle her iki taraf da bu mühim tünellere dayanacak, en sonra bunlar yapılacaktır³³². İki taraf 26 Mart 1931 tarihinde birleştirilmiştir³³³.

³²⁷ **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1933, Sayı.96, C:8, s.27. Çolak, **a.g.m.**, s.11.

³²⁸ H.Y., **a.g.m.**, s.526.

³²⁹ Ali Hikmet, "Kütahya-Balıkesir Hattı İnşaat İkinci Kısım Dursunbey-Balıkesir Güzergahı Hakkında Umumi Bazı Malumat", **Demiryolları Dergisi**, İkinci Kanun 1932, Sayı:83, C:7, s.823.

³³⁰ H.K., "Kütahya- Balıkesir Demiryolunun İşletmeye Açıldığı (23 Nisan 1932) Gün", **a.g.m.**, s.932.

³³¹ Çolak, **a.g.m.**, s.11.

³³² Nesimi, **a.g.m.**, s.85-86.

³³³ Yıldırım, **a.g.e.**, s.81.

Kütahya- Balıkesir hattı çok zor yapılmıştır. Hat çok bozuk ve engebelidir. Hatta muhtelif uzunluklarda 37 tünel mevcut olup hepsinin uzunluğu 6000 metreden fazladır. İki büyük viyadük, 25 büyük köprü yapılmıştır. Köprüler hattın muhtelif mıntakalarına dağılmış 20 istasyon bu mıntikanın ticari nakliyatını, iktisadi faaliyetini temine çalışmaktadır. Kütahyadan itibaren 212-217 nci kilometreler arası bu beş kilometrelik kısım en bozuk yeridir. Yalnız bu bozuk parçanın 2000 metreden fazlası tüneldir³³⁴.

Hattın engebese dolayısı ile Sarıyol Deresi üzerine yüksek bir viyadük yapılması gerekli olmuş, Gazellidere çayına akan Kilederesi üstüne de ikinci bir viyadük kurulması mecburiyeti görülmüş ve yapılmıştır. Kısımların genel masrafları ; asgarisi 500.000 lira ve azamisi de 2.346.000 lira olarak tespit edilmiştir. Bu rakamların farklılığı, hattın arazi yapısı ile ilgilidir

242 km'lik Kütahya – Balıkesir hattının açılışı 23.Nisan 1932 tarihinde Kütahya'dan hareket eden özel bir tren dizisi ile Büyük Millet Meclisi Reisi Kazım Paşa başkanlığındaki heyet tarafından yapılmıştır. Balıkesir'den ilk yolcu tren dizisi halkın büyük coşkusuyla 24.Nisan 1932 'de 32 yolcu ile hareket etmiştir³³⁵.

Kütahya-Balıkesir Hattının açılış töreninde Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“Şimendifer programımızda en mühim hedeflere geçen devrede eriştik. Sivas, Malatya, Balıkesir, Çankırı istasyonlarını açtık.Bu basit ve kısa mühim hadiselerin ifadesidir³³⁶.Demmiştir.

Hattın inşaatı 22.370.000 liraya mal olurken vagon ve lokomotiflere yapılan harcamalarla birlikte masraf 32.600.000 liraya ulaşmıştır³³⁷. Km başına yapılan harcama ise ortalama 130 bin liradır. Ancak dağlık bölgelerde köprü ve tünellerin

³³⁴ H.K., “Kütahya- Balıkesir Demiryolunun İşletmeye Açıldığı (23 Nisan 1932) Gün” **a.g.m.**,s.931.

³³⁵ H.Y.,**a.g.m.**,s.525.,Çolak,**a.g.m.s.**,11.,Onur,**a.g.e.**,s.58.,Akbulut,**a.g.m.**,s.32.

³³⁶ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü” **a.g.m.**,s.1009.

³³⁷ Günçan,**a.g.m.**,s.68.

yapımları daha masraflı olmuş, kilometre başına harcama 290 bin lirayı bulmuştur³³⁸.

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 demiryolu 362, km kısalarak 592 km.ye inmiştir³³⁹.

Kütahya-Balıkesir hattının; Anadolu demiryolu hattı ile İzmir-Kasaba Hattının bir kolu olan Soma-Bandırma demiryolunu birbirine bağlayarak, Batı Anadolu'yu Başkente bağlamanın yanında bu hat özellikle maden ve orman nakliyatında büyük bir rol oynamıştır. Tavşanlıdan itibaren yüz yirmi beşinci kilometreye kadar hat civarında önemli krom madenleri vardır³⁴⁰. Hattın işletmeye açılmasından sonra hem krom madenleri hem de ağaç nakliyatı hızlanacak ve direk Ankara'ya bağlanacaktır. Bu durumda Türkiye Cumhuriyeti devletine hem siyasi hem de mali olarak güç katmaktadır.

4. Kayseri-Ulukışla Hattı (Kardeşgediği-Boğazköprü Hattı)

Ulukışla – Kayseri yani Kardeşgediği – Boğazköprü hattı, Ankara – Kayseri ve Konya – Adana hatlarını birbirine bağlamıştır. Akdeniz ile Karadeniz arasında doğru bir hattın olması , Kayseri ve Niğde gibi verimli şehirlerin ve bu şehirlerle ticari ilişkileri bulunan Doğu Anadolu'nun bağlantısı sağlanmıştır.

Kayseri – Ulukışla hattının yapımı için 17.3.1926 tarih ve 878 sayılı kanun ile 14 milyon Türk lirası harcama yetkisi verilmiştir. Ama hatta hemen başlamamış 1928 yılına kadar etüd ve çalışmaları yapılmıştır³⁴¹

³³⁸ Kalgay,**a.g.m.**,s.11.

³³⁹ H.Y.,**a.g.m.**,s.525.,Yıldırım,**a.g.e.**,s.82.

³⁴⁰ **Kütahya-Balıkesir Hattı Hakkında Malumat**,Demiryolu Dergisi,Mart 1929,Sayı:49,C:5,s.162.

³⁴¹ **Türkiye Demiryolları**, Demiryolları Dergisi,Mart 1929, Sayı :49, C:5.,s.187.

Bu hattın inşası Kütahya-Balıkesir ile birlikte 17 Haziran 1927 tarihinde Yulyus Berger Konsorsiyom Alman İnşaat Şirketi'ne verilmiştir³⁴².

Hattın inşasına ancak 1928'de başlanabilmiştir. Bunun sebebi de sözleşmede hattın inşası için, Kütahya-Balıkesir hattının inşasından 6 ay sonra başlanmasının öngörülmesidir. İlk yıl yaklaşık 25 km, ikinci yıl yaklaşık 50 km, üçüncü yıl yaklaşık 60 km ve 3.5 yılın sonunda da hattın tamamı bitirilerek işletmeye açılacaktır³⁴³. Şirket sözleşmeye uygun olarak, Haziran 1928'de hattın inşasına Ulukışla tarafından başlamış, 1930 yılına kadar 100 kilometrelik hattın tesfiyesi ve yapımı, Bor, Niğde ve Hüyük istasyonları ile makasçı bekçi kulübeleri ve diğer bazı binalar kısmen veya tamamen yapılmıştır³⁴⁴.

1929'a gelindiğinde, bu hat için ayrılan ödeneğin yetmeyeceği anlaşıldığından ve anlaşmaya göre de yapılacak ek harcamalar şirkete peşin olarak ödeneceğinden, şirket gerek inşaat, gerek Alman fabrikalarından alınacak lokomotif ve vagonların parasının temin edilmesini istemiştir.

Bunun üzerine, inşaatın durmaması için 1930 Temmuzuna kadar geçici bir kredi açılmasına karar verilmiştir. Daha sonra sözleşme şartlarını değiştirmek için şirketle yapılan görüşmelerde 65 milyon rayş markın 10.5 milyonluk kısmı lokomotif ve vagon alımında 54.5 milyon rayş markın da demiryolu inşaatlarına harcanması için anlaşılmıştır³⁴⁵. Bu anlaşmaya göre inşaata ayrılan 54.5 milyon rayş mark ile Kütahya-Balıkesir hattı bitirilecek, Ulukışla-Kayseri hattında ise kredi bittiğinde inşaata son verilecektir³⁴⁶.

³⁴² Sedat Reşat, "Ulukışla- Kayseri Hattı" ,**Demiryolları Dergisi**, 1.Birinci Kânun 1931, Sayı:82, C:7.,s.741., "Sivas'ın İşletmeye Açılması Münasebetiyle İnönü'nün Sivas Nutku", **a.g.m.**, s.279.

³⁴³ Yıldırım,**a.g.e.**,s.83.

³⁴⁴ Reşat,**a.g.m.**,s.741.

³⁴⁵ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.141.

³⁴⁶ Yıldırım,**a.g.e.**,s.83.

Julius Berger şirketi ile yapılan sözleşme değiştirildikten sonra Ulukışla'dan itibaren 125. km.den Boğazköprü'ye kadar olan bölümün inşaatının Amerikan Fox Brothers International Corporation'a verilmesi kararlaştırılmıştır³⁴⁷.

Amerikan şirketi inşaata Boğazköprü tarafından başlamıştır. Böylece hattın Ulukışla tarafında Almanlar, Kayseri tarafında da Amerikalıların çalışması ile hattın iki tarafından inşaata devam edilmiştir. Fakat Julius Berger şirketi Ulukışla'dan itibaren 99. km.ye geldiğinde açılan kredinin bitmesi üzerine faaliyetine son vermiştir. Dolayısı ile hattın 99-117 km.ler arası yapılmamıştır. Bu kısmın inşası 12 Ocak 1934'te % 7 faizle ödenmek üzere, 110 bin dolara, Amerikan Fox Şirketi'ne ihale edilmiştir³⁴⁸.

Ulukışla – Boğazköprü demiryolu 173 kilometredir. Bu yolun yapılanmasına 7,250.000 lira harcanmıştır. Yolun üzerinde tünel yoktur, bu yol cumhuriyetin yaptırdığı demiryollarının en ucuz yoludur. Her kilometresi yuvarlak hesapla 50.000 liraya gelmiştir³⁴⁹.

Bu demiryolu Ulukışla civarında Kardeşgediği durağından başlar, 12 inci kilometrede Karalar, 30 uncu kilometrede Bereket, 45 inci kilometrede Bor, 59 uncu kilometrede Niğde, 73 üncü kilometrede Andaval, 90 ıncı kilometrede Höyük, 105 inci kilometrede Araplı, 123 üncü kilometrede Develi Karahisar³⁵⁰, 132 inci kilometrede Yavaşınhan, 155 inci kilometrede İncesu durağına uğrayarak³⁵¹ 173 üncü kilometrede Boğazköprüde Ankara – Sivas hatına bağlanır³⁵². Hattın tamamı da 2 Eylül 1933'te işletmeye açılmıştır³⁵³.

³⁴⁷ Reşat, a.g.m., s.741.

³⁴⁸ Yıldırım, a.g.m., s.84.

³⁴⁹ Demiryolu Dergisi, I ve II. Teşrin 1933, C:9, Sayı: 104 – 105, s.1.

³⁵⁰ Hüseyin Yakup, “Kuvvetli Bir Azim Dinlenmeyen Bir Gayretle Demiryollarımız Her Gün Biraz Daha Uzamaktadır”, Demiryolları Dergisi, Mart-Nisan 1933, Sayı:98-99, C:9, s.96-97.

³⁵¹ Kayseri-Ulukışla Demiryolu İncesu'ya Vardı, Demiryolu Dergisi, Şubat-1933, Sayı:96, C:8, s.647.

³⁵² Demiryolu Dergisi, I ve II. Teşrin 1933, Sayı: 104 – 105, C:9, s.1.

³⁵³ Hüseyin Yakup, “Demiryolları Mecmuası Bugün Onuncu Yaşına Girdi”, Demiryolları Dergisi, Mart-Nisan 1934, Sayı:109-110, C:10, s.7., Çolak, a.g.m., s.11., Onur, a.g.e., s.58., Demiryolları Dergisi, Şubat 1933, Sayı.96, C:8, s.27.

Hattın inşası için kilometre başına yaklaşık 45 bin lira, hattın tamamına ise 7.730.000 lira harcanmıştır. Bu hatta yapılan masraf ray döşeme ve diğer işlerle beraber km. başına yaklaşık 93 bin lirayı bulurken, tamamına yapılan harcama 16.200.000 liraya ulaşmıştır.

Bu hat, Niğde şehir merkezi ile Develikarahisar ve İncesu kasabalarından geçerek Kayseriye, Boğazköprü istasyonundan Ankara – Kayseri hattı ile Ulukışla da Bağdat hattı ile birleşmektedir³⁵⁴. Bu birleşme ile hat 397 km kısalarak 669 km ye inmiştir³⁵⁵. Akdeniz ve Karadeniz gibi iki denizi ve Ankara – Sivas – Samsun, Ankara – Konya – Adana gibi iki ana hattı en kısa yoldan birleştirmiş ve bağlamış olması itibari ile şehirler arası taşımacılıktan ziyade transit taşımacılık hattı olarak kullanılmıştır.

5. Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı

Türkiye Cumhuriyeti idarecileri, dünyanın en verimli bakır madenlerinden ve uzun bir tarihsel geçmişi olan Ergani ocaklarının ülke ekonomisi için önemini görmüş ve hemen bu hat için girişimlerde bulunmuştur³⁵⁶. Yapım amacı bakır olan Fevzipaşa – Diyarbakır hattı bakır hattı olarakda anılmaktadır³⁵⁷. Bugünkü Fevzipaşa Diyarbakır güzergahı 1828 senesinde incelenmiş ve tesbit edilmiştir. O zaman kararlaştırılan güzergah hemen hemen bugünkünün aynıdır³⁵⁸.

Arade³⁵⁹ Diyarbakır-Ergani arasında 0.75 m. genişliğindeki bu hattın yapımı için 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı kanun ile 2.738.000 lira ödenek verilmiştir. Bu

³⁵⁴ Ferit,**a.g.m.**,s.38.

³⁵⁵ H.Y.,**a.g.m.**,s.533.

³⁵⁶ Halit Demirer, “Bir Cumhuriyet Yılı İçinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının Genel Durumu”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1935 – Şubat 1936,s.43.

³⁵⁷ H.K., “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”,**a.g.m.**, s.921.

³⁵⁸ **Demiryollarımızdan Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı**, Demiryolları Dergisi, Teşrinievvel - 1929, Sayı:56, C:5, s.498.

³⁵⁹ Arade bugünkü Mardin ili Kızıltepe ilçesi sınırları içerisinde ki şimdiki adı ile Akdoğan köyüdür.

kanunun en önemli özelliği, demiryolları yapımında, cumhuriyet döneminde kabul edilen ilk kanun olmasıdır³⁶⁰.

2 Aralık 1924'de onaylanan 26 Kasım 1924 tarihli sözleşme ile hattın inşası İtibari Milli Bankası'na ihale olunmuştur¹⁸⁰. Banka da taahhüdünü Philip Holzman şirketine devretmiştir. Philip Holzman adlı şirket 1925 yılında inşaatla başlamıştır³⁶¹.

Şirket inşaatla başladıktan bir süre sonra hatla ilgili hattın dar olarak yapılmasından kaynaklanan nedenle yeterli hız yapılamadığını ve bu sebepten emniyetsizliklere yol açtığını ileri sürmüştür. Ayrıca hattın Ergani-Diyarbakır üzerinden Arada'ya, buradan da Bağdat Demiryolu ile Suriye'yi dolaşarak tekrar Türkiye'ye gireceği, böylece yolun çok uzayacağı ve iktisadî olmayacağı belirtilmiştir. Buna bir de askeri sakıncaların eklenmesiyle, hattın iptaline yönelik bir çalışma başlamış, hazırlanan kanun teklifi, 24 Mart 1926'da mecliste kabul edilmiş ve böylece hattın yapımı durdurulmuştur. Aynı tarihte kabul edilen 793 sayılı kanuna göre bu hattın yerine, çok daha fazla insanın yararlanacağı ve askeri açıdan çok daha faydalı olduğu belirtilen Ceyhan - Keller (Fevzipaşa) istasyonu arasındaki bir noktadan başlayarak Malatya - Ergani - Diyarbakır'a varacak şekilde bir hat yapılması kararlaştırılmıştır³⁶². Hattın normal genişlikte inşa edilmesi kararlaştırılmış ve inşası için 5 yılda harcanmak üzere 45 milyon lira ödenek verilmiştir³⁶³.

Fevzipaşa - Diyarbakır hattının yapımı, Irmak-Filyos hattı ile birlikte Nydquist Holm (Nohap) adlı bir İsveç-Danimarka ortaklığına verilmiştir. Şirketle 7 Şubat 1927'de imzalanan sözleşmeye göre, inşaat 1 Haziran'da başlayacak, 31 Aralık 1932'de teslim edilecektir³⁶⁴. Bu iki hat 55 milyon dolara ihale edilmiş, bu miktarın şirket tarafından kredi olarak sağlanacağı, bu kredinin 16 milyonluk kısmının sekiz

³⁶⁰ Yıldırım, **a.g.e.**, s.85-86.

³⁶¹ Osman Nihat Akın, "Demiryolcunun Ansiklopedisi" **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1948, Sayı.267-268, C:22,s.46.

³⁶² Yıldırım, **a.g.e.**, s.86-87.

³⁶³ **Resmi Gazete**, 6 Nisan 1926,S:341. , "Türkiye Demiryolları", **a.g.m.**,s.187.

³⁶⁴ H.Y., "İnşası, Cumhuriyet Devrine Nasip Olan Demiryolu Şebekemizden:Fevzipaşa-Diyarbakır ve Irmak - Filyos Hatları", **Demiryolları Dergisi**, Mart-1933-1934,C.7.,s.491, Sabri B., "Fevzipaşa Hattımızda", **Demiryolları Dergisi**, Mart 1929, sayı:49, C:5,s.153.

yılda geri kalan 39 milyonluk kısmınında % 7 faizli bonolara bağlanarak, on senede ödenmesine karar verilmiştir ³⁶⁵.

Fakat 1928'e gelindiğinde, daha önce Belçika grubunda da yaşandığı gibi şirketin anlaşma şartlarını yerine getiremediği görülmüş, ağustos ayında sözleşme iptal edilmiştir. Aynı şirketle yapılan yeni sözleşmeye göre şirkete sadece işin teknik kısımları bırakılmış, ödemelerin ise hükümet tarafından yapılması, hattın bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edilmesi kararlaştırılmıştır³⁶⁶.

Hattın ilk bölümü olan 143 km lik Fevzipaşa-Gölbaşı kısmı 9 Eylül 1929'da açılmıştır. Gölbaşı istasyonu mali açıdan çok önemlidir.. Gölbaşı istasyonu Gaziantep ilinin Bihisni kazası dahilinde ve kaza merkezinden 22 kilometre mesafededir. Kazaya Pervari nahiye merkezine de sadece sekiz kilometre mesafededir. Gölbaşı mevki Adıyaman kaza merkezlerine 62 km. mesafededir. Adıyaman Bihisni 40 km dir. Adıyaman kaza merkezinin şimdiye kadar münakalâtını yapmakta olduğu Bağdat demiryoluna Urfa yolu ile mesafesi 125 km olduğu gibi demiryoluna katılımdan sonra Akçekale – Fevzipaşa demiryolunun hattı , 166 kilometresi Suriye ye ait hat olmak üzere yaklaşık 400 km dir. Halbuki Gölbaşı yalnız 140 km mesafededir ve bu mesafe sadece Devlet Demiryoludur. Kısaca Adıyaman ve bölgesinin bütün nakliyesi bundan sonra Gölbaşı istasyonu yoluyla sağlanacaktır³⁶⁷.

Bu hat: Bağdat hattı üzerinde 600 metre rakımlı Fevzipaşa mevkiinden ayrılarak garba doğru yürür ve Maraş ovasına girer. Aksu vadisini takip ettikten ve uzunca bir tünel geçtikten sonra Viranşehir yaylasında 1300 metre rakımına kadar tırmanır. Buradan devamlı surette inmeğe başlayarak 1000 metre rakımlı Malatya şehrinde ve Fırat nehrini 640 rakımından geçmekte daha sonra dağların arasından 1100 rakımlı Elazığ ovasına inmektedir. Buradan da 1300 metre rakımlı Gölcüğe, oradan da Dicle Vadisinden Diyarbakır'a varmaktadır. ³⁶⁸.

³⁶⁵ Tekeli, İlkın, **a.g.m.**, s.141., Ferit, **a.g.m.**, s.37-38.

³⁶⁶ Yıldırım, **a.g.e.**, s.87-88. Ferit, **a.g.m.**, s.39.

³⁶⁷ “Demiryollarımızdan Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı”, **a.g.m.**, s.498.

³⁶⁸ H.Y., **a.g.m.**, s.491-492.

Hattın Gölbaşından Malatya'ya kadar olan bölümü işletmeye 15 Mart 1931 yılında; Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de açılmıştır. Hattın 319. km.deki Baskil'e ulaşması ise 16 Kasım 1933'ü bulacaktır. Bu dönemde dünyayı etkisi altına alan ekonomik buhran sonucu hatta yeterli ödenek sağlanamamış ve inşaat yavaşlamıştır. Cumhuriyet Hükümeti 1932 senesinde 2094 sayılı yasayla Ergani (Yolçatı-Ergani) hattı için tahvil çıkararak 12 milyon tl iç borçlanmaya gitmiş ve % 5 karla devlet tahvilleri satılmıştır³⁶⁹.

Bunun en önemli nedeni, dünyayı saran ekonomik buhran sonucu 1932-33 malî yılında bütçeden yeterli ödenek ayrılamamasıdır. Bu yüzden, hat üzerinde bulunan Yolçatı-Ergani kısmı için 1932'de iç borçlanmaya gidilmiş ve %5 kârla devlet tahvilleri satılmıştır. Tahvil satışıyla hattın yapımı tekrar hız kazanmış, 1 Nisan 1934'te Fırat-Yolçatı arası işletmeye açılmıştır³⁷⁰.

Ayrıca, 12 Nisan 1934 tarih ve 2405 sayılı kanunla, hattın Diyarbakır' a kadar varmasını sağlamak ve Diyarbakır istasyonunda gereken tesisatın yapılması için 4 milyon liralık ek ödenek çıkartılmıştır³⁷¹.

Hattın Yolçatı ile Diyarbakır arasındaki 160 km.lik kısmının bitmesiyle hat, 421. km.deki Ergani madenine Ağustos 1935'te varmıştır. 22 Kasım 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış ve Fevzipaşa-Diyarbakır hattı resmi olarak açılmıştır³⁷².

Fevzipaşa-Diyarbakır hattı 505 km uzunluğundadır. demiryolunun yalnız inşasına 37.973.196 lira harcanırken, ray, travers gibi yol malzemesiyle birlikte harcanan para 79.739.000 lirayı bulmuştur³⁷³. Ayrıca Fevzipaşa – Diyarbakır

³⁶⁹ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.142.

³⁷⁰ Yıldırım, **a.g.e.**,s.88-89.,Mehmet Nurettin, “Elazize Vardığımız Zaman”, **Demiryolları Dergisi**, Eylül 1934,Sayı:115,C:10,s.411.

³⁷¹ **Resmi Gazete**, 19 Nisan 1934,S:2680.

³⁷² **1935 ve 1935 Seneleri Demiryolu İnşaatı** ,Mart 1935 – Şubat 1936, 11. Cilt.s.17-18.,Çolak,**a.g.m.**,s.12., Onur, **a.g.e.**,s.58.,Akbulut,**a.g.m.**,s.32., H.K., “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryolu İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”, **a.g.m.**, s.921.

³⁷³ Hüseyin Yakup Kalgay, “ Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, I.Kanun 1939, Yıl:6, S.7,s.21-22.

hattının üzerinde 37 adet muhtelif istasyon, hepsi, 13609 metre uzunluğunda 64 tünel, 919 adet çeşit menfezler, büyük ve küçük köprüler yapılmıştır³⁷⁴.

Fevzipaşa – Diyarbakır demiryolu ekonomik açıdan mevcut hatlarımızın en önemlilerinden birisidir. Dünyanın en verimli bakır madenlerinden ve uzun bir tarihsel geçmişi olan Ergani ocakları, demiryolunun ulaşması ile yeniden canlanmış; dış piyasalara çıkarılan bakırların, Türkiye'nin ticaretinde oynayacağı rol çok önem kazanmıştır.

Bununla beraber demiryollarının bakır taşımından elde edeceği kazançlar da çok büyük olacaktır. Her yıl çıkarılacak binlerce ton bakırın limanlara taşınması ve bakır üretimini merkeze ve dış pazarlara sevkinin³⁷⁵ demiryollarımızla yapılması bu işin yollardaki faaliyeti bir kat daha artıracığı şüphesizdir. Yapılan ilk hesaplara göre Ergani ocakları yılda orta bir hesaplara 20.000 tondan fazla bakır çıkaracaktır. Tamamı ile ekonomik ve endüstriyel maksatlarla yapılan bu yolun işletmeye açılmasıyla gerek ulusal ticaretimiz gerekse demiryolları çok büyük kazançlar sağlayacaktır³⁷⁶.

Ayrıca Güzergahın, Malatya, Elazığ, Maraş, Diyarbakır, Gaziantep gibi şehir merkezlerinden ve bu şehirlere bağlı kasabalardan geçmesi hattın iktisadi önemini arttırmıştır.

6. Irmak - Filyos Hattı

Ülkemizin tabii yer altı kaynaklarından başlıcasını maden kömürü oluşturmaktadır. Bu sebeple, Türkiye; maden kömürünün bolluğu itibarıyla dünyadaki önemli ülkelerden birisidir.

Maden kömürünün bu bolluğu ülkemizdeki sanayi hayatının oluşmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Kömürlerin sanayi merkezlerine taşınmasını

³⁷⁴ H.K., “Fevzipaşa- Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu” **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165,C:14,s.946.

³⁷⁵ Yavuz,**a.g.m.**,s.89.

³⁷⁶ Demirer, **a.g.m.**,s.43.

kolaylaştıran denizyollarına sahip olmamız ve Zonguldak'a uzatılmış olan bir demiryolu ile kömürleri karadan da taşımamız ve memleketin iç bölgelerine nakledebilme imkanlarını elde etmiş bulunmamız, sanayi ve iktisat hayatımız açısından çok önemli olmuştur.

Irmak – Filyos kömür hattımızın önemi Karabük ağır demir sanayi fabrikalarının kurulmasından ve işletmeye başlamasından sonra daha da artmıştır. Kömür hattının inşasına Irmak ve Filyos taraflarından ayrı ayrı başlanmıştı. Bunun sebebi, I.Dünya Savaşı sırasında kömür nakliyatında yaşanan zorlukların tekrarlanmasına meydan bırakmamak kömür ocaklarını bir an önce ülkenin iç kısımlarında emniyete almaktır³⁷⁷.

Milli Mücadele'de daha önceki bölümlerde anlatıldığı gibi demiryollarındaki en önemli problem, yakıt sıkıntısıdır. Kömürle çalışan lokomotiflerin ihtiyacı karşılanamamakta, kömür olmadığı için yakıt olarak odun kullanılmakta, odunun bittiği yerde ise vagonlar yakılarak trenler yürütülmeye çalışılmaktadır.

Bu tecrübeler Türkiye Cumhuriyeti yöneticilerine Irmak-Filyos hattını Zonguldak'a kadar uzatmayı düşündürmüştür. Bu düşünce Irmak-Filyos hattını Ereğli'ye bağlayarak Orta Anadolu endüstrisinin gereksinim duyduğu kömürün bu bölgelere götürülmesidir³⁷⁸. Bu düşünce ile öncelikle Karadere ormanlarından faydalanmak için Ereğli-Karadere arasında bir demiryolu yapılmasına karar verilmiştir.. 26 Ocak 1925 tarih ve 548 sayılı kanunla, söz konusu hatta 0.75 m.lik bir hattın yapılması, buna yönelik olarak da 2 milyon liralık bir ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır³⁷⁹. Daha sonra bu kanun yürürlükten kaldırılmıştır. Çünkü bu hattın geniş hatta çevrilmesi ve Ereğli'den Ankara'ya kadar uzatılması, 12 Aralık 1925 tarih ve 692 sayılı kanunla kararlaştırılmış ve aynı kanunla en fazla 5 yılda harcanmak üzere 40 milyon lira ödenek verilmiştir³⁸⁰.

³⁷⁷ H.K., “Cumhuriyetin 17. Yılı'nın Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1940, Sayı 187 – 188, C:16,s.254.

³⁷⁸ Yavuz, **a.g.m.**, s.89.

³⁷⁹ Yıldırım, **a.g.e.**, s.90.

³⁸⁰ **Resmi Gazete**, I Kanun 1925, S.245.

Kısa süre sonra bu kez, hattın güzergahı konusunda yeni görüşler ortaya atılmıştır. Özellikle askeri bakımdan bu hattın kullanışlı olmayacağı görüşü ön plana çıkmıştır. Irmak-Çankırı-Safranbolu'dan geçen bir hattın yapımının çok daha iktisadi olacağı, diğer taraftan Filyos'a inilerek sadece iktisadi amaçlarla Filyos ile Ereğli arasındaki kömür madenlerini Ereğli limanına bağlayacak demiryolunun daha uygun olacağı düşünülmüştür. Bunun üzerine 25 Aralık 1925 tarih ve 943 numaralı kanun ile hattın güzergahı değiştirilmiştir. Kanuna göre Ankara-Ereğli demiryolu, Ankara-Kayseri hattı üzerindeki Irmak'tan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bir kolu Söğütözü'ne diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli'ye ulaşacaktır³⁸¹.

Hatta yapılan değişiklik bununla da kalmamış, 25 Aralık 1926 tarih ve 943 sayılı kanunla tekrar dar hatta dönüştürülen bu hat, son olarak 25 Haziran 1927 tarih ve 1158 sayılı kanunla, Eskişehir-Kayseri hattı üzerinden seçilerek bu noktadan başlamak üzere bir kez daha genişletilmiştir³⁸².

Hattın inşası, Fevzipaşa-Diyarbakır hattı için de anlaşılın Nydquist Holm şirketine verilmiştir. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı ile birlikte iki hat için 55 milyon dolarlık bir tahsisat verilmiştir³⁸³. Anlaşmaya göre 5 yılda bitirilmesi öngörülen hat, 1 metre genişliğinde inşa edilecektir. Şirket, sözleşme gereği 1 Haziran 1927'de Filyos'tan inşaata başlamıştır³⁸⁴.

Irmak-Filyos hattı 13 Haziran 1927 tarihinde Filyos'tan başlamıştır³⁸⁵. Ancak Sivas hattının ilerlemesi ve nakliyatın kara tarafından yapılmasında kolaylık olunca Sivas tarafından başlamış olan inşaat, Eskipazar'da durdurulmuş buna karşı hattın diğer ucu olan Irmak Ankara-Sivas hattının ilerlemesi ile bu taraftan da inşaata başlanmıştır³⁸⁶. Çankırı'ya doğru inşaata devam edilmiş ve Çankırı'ya kadar 105

³⁸¹ Yıldırım, a.g.e., s.91

³⁸² **Resmi Gazete**, 19 Temmuz 1927, S.637., **Ankara Ereğli Hattı**, Demiryolları Dergisi, Şubat 1929 Sayı:48, C:5, s.93.

³⁸³ Ferit, a.g.m., s.38.

³⁸⁴ H.Y., "İnşası, Cumhuriyet Devrine Nasip Olan Demiryol Şebekemizden: Fevzipaşa-Diyarbakır ve Irmak – Filyos Hatları", a.g.m., s.491, Sabri B., "Fevzipaşa Hattımızda", a.g.m., s.153., Onur, a.g.e., s.58., Atik, a.g.m., s.78., Tekeli, İlkin, a.g.m., s.141.

³⁸⁵ **Kömür Yolu Nasıl Açıldı?**, Demiryolu Dergisi, Mart 1935 – Şubat 1936, s.506.

³⁸⁶ **Demiryolları Dergisi**, Temmuz-Ağustos 1930, Sayı.65, C:6, s.313.

kilometrelik kısmı 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılmıştır³⁸⁷. Filyos tarafından başlayan inşaat da, 1930 yılında Balıkısık istasyonuna ve 1934 yılında Eskipazar'a ulaşmıştır³⁸⁸. Hattın son kalan kısmı Çerkeş-Eskipazar hattı ise 27 Ekim 1935 yılında bitirilmiş³⁸⁹ ve hattın açılışı 12 Kasım 1935 yılında Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından yapılmıştır.

Açılıшта Nafia Vekili Ali Çetinkaya açılış konuşmasında bu hattın önemini şu şekilde anlatmıştır:

“Bugün büyük ulusumuzun zamanlardan beri özlediği en önemli menzillerden biri olan kara elmasın kömür hazinesinin kapısına dayanmış bulunuyoruz. Eyi bilirsiniz ki, bu zengin maden hazinesine bizi ulaştıran demiryolu, yurdu demir ağlarla örmek kadar, tüten bacalarla da süslemek azminde bulunan yüce Başbakan İsmet İnönü'nün çok uzakları gören düşünce ve isabetli demiryolu siyasetinin değerli ve mesut bir neticesidir.

Bu kömür yolu daha bu günden Anadolu yaylasında yer yer kurulan ve kurulacak olan ağır endüstrimizin ve günden güne artmakta olan demiryollarımızı besleyecek enerjinin şah damarıdır. Bundan dolayıdır ki yolun takip ettiği istikamet de ancak bu gayeye varmak için seçilmiştir.”³⁹⁰

Hattın Irmak ile Filyos arasındaki uzunluğu 391 kilometredir. Üzerinde 27 istasyon 1368 adet menfez ve köprü, 8800 metre uzunluğunda 37 tünel vardır. Bu hattın inşasına devlet hazinesinden aktarılan para 45 milyon liradır³⁹¹. Irmak-Filyos

³⁸⁷ **Irmak-Çankırı Hattı**, Demiryolu Dergisi, Mayıs-1931, Sayı:75,C:7,s.254.

³⁸⁸ H.K., “ Cumhuriyetin 17. Yılıının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **a.g.m.**, s.254.

³⁸⁹ Çolak,**a.g.m.**,s.12.,Onur,**a.g.e.**,s.58.,Atik,**a.g.m.**,s.78., Akbulut,**a.g.m.**,s.32. ,H.K., “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”, **a.g.m.**, s.921., **Ankara Ereğli Hattı**, Demiryolları Dergisi, Şubat 1929 Sayı:48,C:5,s.93.

³⁹⁰ “Kömür Yolu Nasıl Açıldı?”, **a.g.m.**,s.506.

³⁹¹ “Kömür Yolu Nasıl Açıldı?”, **a.g.m.**,s.506.

hattının Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne alt yapı üst yapı bütün maliyeti 52.8 milyon TL dir³⁹².

Hattın geçtiği yerlerde nüfusun kalabalık, toprakların zengin, ormanların gür ve verimli madenlerin çok olması dolayısı ile yakın bir gelecekte hat boyunca kurulacak olan fabrikalarla, ekonominin bir kat daha artacağı kesindir.

7. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı

Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri, Irmak-Filyos hattını inşa ederken bunun uzantısı olan Zonguldak ve Kozlu kısmını da her zaman düşünmüşlerdir. Çünkü hattın Filyos'ta kalması sebebi ile kömür madenlerinden istenildiği gibi yararlanılamamışlardır. Bu arada hem kömür üretiminin arttırılması, hem de taşıma ihtiyacının yeterli düzeyde yapılabilmesi için Filyos'tan Zonguldak'a buradan da Ereğli'ye kadar bir hattın yapılması gerekmektedir. Bunu göz önüne alan idareciler, 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanunla Filyos'tan başlayarak Zonguldak yoluyla sahili takiben Ereğli'ye varacak ve 6 yılda bitirilmesi öngörülen normal genişlikte bir demiryolu inşası için 20 milyon ödenek verilmiştir³⁹³.

Filyos-Ereğli hattının inşası için hükümet çeşitli yabancı şirketlerle görüşmüş ise de sonuç alamamıştır. Bunun üzerine hükümet, hattı kendisi yapmayı kararlaştırmış, Filyos-Zonguldak arasındaki hat ikiye bölünmüş ve Filyos-Çatalağzı 8 Ağustos 1934'te 2.100.000 liraya, Çatalağzı-Zonguldak bölümü de 25 Mayıs 1935'te 2.950.000 liraya Türk müteahhitlere ihale edilmiştir³⁹⁴.

³⁹² Günçan, a.g.e., s.68.

³⁹³ **Resmi Gazete**, Kanun No:2214, Kabul Tarihi: 23/5/1933, Hüseyin Yakup, "Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri", **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1933, Sayı:102, C:9, s.298. Yıldırım, a.g.e., s.112.

³⁹⁴ Yıldırım, a.g.e., s.112.

Hattın Filyos –Çatalağzı kısmı 18 Kasım 1936 yılında, hattın Zonguldak’a kadar olan kısmı da 12 Ağustos 1937 tarihinde bitirilmiş ve hat 1 Ekim 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır³⁹⁵.

26 km uzunluğundaki bu hat üzerinde 16 adet tünel bulunmaktadır. Filyos – Çatalağzı arasında 3236 metre uzunluğunda sekiz tünel, Çatalağzı-Zonguldak arasında 3764 metre uzunluğunda 8 tünel bulunmaktadır. Bu rakamlarda göstermektedir ki toplam 26 km lik yolun yaklaşık 3/1’i tünellerden oluşmaktadır³⁹⁶.

Bu kömür hattı: yılda 5 000 000 ton kömür taşınacak şekilde göre hesap ve inşa edilmiş bu hesaplarda, güzergahın kömür havzasına tesadüf eden alanlarında elektrikle işletme tatbik edileceği esasları da dikkate alınmıştır. Bu sebeple Çatalağzı – Zonguldak kısmının tünellerinin geçit alanları geniş tutulmuş ve bu amaçla da tüneller, diğer hatların tünellerinden daha yüksek yapılmıştır³⁹⁷.

Karadenizin sarp dağları ile, jeolojik durumun ve güzergahın emniyeti için büyük mücadeleye sahne olan kömür hattının uzunluğu; Filyos – Zonguldak arasında 26 kilometre olmasına rağmen 5 000 000 beş milyon liraya mal olmuştur³⁹⁸.

Filyos – Zonguldak hattının daha ilk açılış gününden itibaren ciddi bir ticaret hacmi meydana gelmiştir.

| | | | |
|-------------|------------------|--------------|------------------------------------|
| 1290 | vagon ile | 15520 | ton Sömikok |
| 416 | vagon ile | 5595 | ton maden kömürü |
| 511 | vagon ile | 7680 | ton Biriket kömürü |
| 90 | vagon ile | 1320 | ton Odun ve muhtelif eşya ki ceman |
| 2307 | vagon ile | 30115 | ton nakliyat yapılmıştır. |

³⁹⁵ H.K., “ Cumhuriyetin 17. Yılıının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **a.g.m.**, s.254.,Akbulut,**a.g.m.**,s.32.

³⁹⁶ **Demiryolları Dergisi**, II.Teşrin 1937,Sayı:153,C:13,s.357-359.

³⁹⁷ **Cumhuriyet Nafiasının Yeni Bir Zaferi Daha Filyos- Zonguldak Kömür Hattını da İşletmeye Açtık**, Demiryolu Dergisi,İkinci Teşrin 1937, Sayı: 153 C.13.,s.351.

³⁹⁸ “Cumhuriyet Nafiasının Yeni Bir Zaferi Daha Filyos- Zonguldak Kömür Hattını da İşletmeye Açtık”,**a.g.m.**,s.351.

ve yine bu müddet içinde Zonguldak'tan trene binmiş olan yolcuların sayısı da çeşitli mevkilerde olmak üzere 23.244 kişiyi bulmuştur.

Filyos – Çatalağzı kısmı işletmeye açılır açılmaz kömür nakliyatı başlamış, kömür ocakları hemen harekete geçmiştir.Karabük ve Kırıkkale, Kayseri, Malatya, Turhal gibi daha pek çok şehir ve kasabalarımızda bir biri arkasına sıralanmış olan fabrikaların faaliyete geçmesinden sonra yükler birkaç kat çoğalmış ve özellikle de kömür hattının önemi artmıştır³⁹⁹. Kömür hattının açılması ile, Gelik, Kilimli, Zonguldak kömür havzaları ana yurdun demir ağırları içine girmiştir.

Filyos-Zonguldak hattından sonra hattın Kozlu'ya kadar uzatılması gündeme gelmiştir. Hattın Kozlu'ya kadar uzatılması ekonomik yönden ülkeye büyük fayda sağlayacaktır. Çünkü Kozlu havzasında büyük tonajlı kömür yatakları mevcuttu ve bu kömür ocaklarının limanlarla bağlantısı yoktur demiryollarının da olmayışı buradaki zengin kömür ocaklarından faydalanmayı engellemektedir⁴⁰⁰.

Bu sebeplerden Cumhuriyet Hükümeti 5 Haziran 1940'ta kabul edilen 3879 numaralı kanunla Zonguldak-Kozlu hattının yapımına 2 milyon tl ödenek vermiştir⁴⁰¹. Bu demiryolun muhammen bedeli 1.800.000 liradır. 30 Temmuz 1940 tarihinde ihalesi yapılmış⁴⁰² Emlakbank Yapı Limited Şirketi'ne % 1.indirim yapılarak ihale bedeli 1.780.000 liraya düşürülmüştür⁴⁰³. Zonguldak – Kozlu demiryolunun inşasına, II. Dünya Savaşı sırasında büyük zorluklar içerisinde Nisan

³⁹⁹ H.K., “ Cumhuriyetin 17. Yılıının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **a.g.m.**, s.255.

⁴⁰⁰ H.K., “ Cumhuriyetin 17. Yılıının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **a.g.m.**, s.260.

⁴⁰¹ **Resmi Gazete**, Kanun No:3879, Kabul Tarihi 5. VI. 1940, Neşri Tarihi 14.VI.1940., H.K., “ Cumhuriyetin 17. Yılıının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **a.g.m.**, s.262.

⁴⁰² Ş.Boray, “Demiryolculuğumuzda Yeni Terakki Hamleleri”, **Demiryolu Dergisi**, Temmuz 1940,Sayı:185,C:16,s.50.

⁴⁰³ H.K., “Yeni Hatlar İnşaatı Serisinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **Demiryolu Dergisi**, I. Teşrin 1941, Sayı:197 – 200, C:17.s.702.

1940 senesinde başlanmış⁴⁰⁴ ve hattın tamamı 2 Mayıs 1943 yılında işletmeye açılmıştır⁴⁰⁵.

Zonguldak – Kozlu demiryolunun işletmeye açılmış olması; demiryolu tarihinde önemli başarılarından biri olmakla beraber, özellikle kömür havzasının faaliyeti alanında çok önemli bir gelişmedir. Zonguldak – Kozlu Hattı biri 1350 diğeri 260 metre boyunda iki önemli tüneli olan 4879 metrelik bir hattır. Ancak hattın uzunluğunun bir anlamı yoktur. Bu hat hem iktisadi hem de siyasi olarak çok önemlidir⁴⁰⁶.

Zonguldak – Kozlu Hattı yapılarak Zonguldak havzasındaki kömür kaynağının 3/ 1’ni veren Kozlu bölgesinin kömür ocakları, kısa ve güvenli bir şekilde Zonguldak limanına bağlanmıştır. Kozlu mıntıkası kömürlerin şimdiye kadar sadece açık denizlerden uygun havalarda nakledilirken, hattın inşası ile Kozlu kömürlerinin de, uygun havalara beklemeksizin, Zonguldak limanı ve ana demiryoluyla memleket içine taşıma imkanlarını sağlamış ve aynı zamanda Kozlu’nun geniş sahasını, bugünün ihtiyaçlarına yetmeyen Zonguldak’ın dar sahası ile birleştirerek, geniş bir mıntıka haline getirilmesi bakımından oldukça önemlidir.

8. Yolçatı-Elazığ Hattı

Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hattı inşası mecliste görüşülürken Elazığ Milletvekilleri hattın Elazığ’dan geçirilmesi için teklif vermişler, yoğun görüşmeler yapmışlardır. Fakat bu görüşmeler yetersiz olmuş ve meclis tarafından kabul görmemiştir. Ama Elazıglı milletvekilleri pes etmemiş, Başbakan İsmet Paşa’yı ziyaret ederek aynı isteklerini yinelemişlerdir. İsmet Paşa’da bu teklife olumsuz bakmış ama daha sonra yapılması düşünülen Elazığ-Muş-Van hattınının Elazığ’a kadar

⁴⁰⁴ Yakup Kalgay, “Zonguldak-Kozlu Yolu İşletmeye Açıldı”, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1942-Haziran 1943, Sayı:218-220, C:18, s.7.

⁴⁰⁵ Onur, **a.g.e.**, s.59., Üner, **a.g.m.**, s.14.

⁴⁰⁶ Kalgay, “Zonguldak-Kozlu Yolu İşletmeye Açıldı”, **a.g.m.**, s.7.

olan bölümünün Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceğini belirtmiştir⁴⁰⁷.

Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaşınca, 1 Nisan 1933 tarih ve 2135 sayılı kanunla Fevzipaşa-Ergani hattı üzerinde bulunan uygun bir noktadan başlayarak Elazığ'a bir şube hattının yapımı için 600 bin lira ödenek verilmiştir. Bu ödenek o yılki Nafia bütçesine eklenip, 3 senelik vadeli bono ile karşılanmasına karar verilmiştir⁴⁰⁸.

Bu hat ile bölge iktisadi olarak gelişme imkanı bulurken, bölgenin ürünleri de diğer bölgelere daha kolay ve ucuz taşınabilecektir. Diğer taraftan Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun Yolçatı-Ergani bölümünün inşaatı için gerekli malzeme Elazığ-Maden şosesi üzerinden yapılacağı için demiryolunun Elazığ'a ulaşması ile inşaat malzemesinin taşınması daha kolay hale gelmiştir.

Yolçatı-Elazığ hattı İsveç-Danimarka Grubu tarafından inşa edilmiştir. Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934'te bitirilmiştir. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun 344. km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat 11 Ağustos 1934'te yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır⁴⁰⁹.

9. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı

Afyon Karakuyu hattı İzmir-Aydın demiryolu ile aynı bölgede olmasına rağmen, İzmir'le Kasaba hattının uzun zaman bağlanmaması, Afyonu ayrı bir bölge

⁴⁰⁷ Yıldırım,**a.g.e.**,s.94.

⁴⁰⁸ **Resmi Gazete**, Kanun No. 2135, Kabul tarihi: 1/4/1933, Yakup, “Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri”, **a.g.m.**, s.298.

⁴⁰⁹ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.137.Yıldırım,**a.g.e.**,s.94-95.

haline getirmiştir. Bu iltisak hatları memleketin iktisadi ve daha önemlisi askeri birliğini oluşturmak açısından çok önemlidir⁴¹⁰.

Milli Mücadelede, Afyon mıntikasında demiryolu olmaması pek çok sıkıntıya neden olmuştur. Bu yüzden Erkan-ı Harbiye İzmir-Aydın demiryolunun ülke şebekesine bağlanmasını istemektedir. Bu isteği değerlendiren hükümet Afyon-Antalya arasında bir demiryolu yapımı için Aydın Demiryolu Şirketine teklif götürmesi için Nafia Vekaletine yetki vermiştir. Nafia Vekaleti bu teklifi şirkete iletmiş ama şirket bu teklifi hem kendi bölgesinde olmadığı için hem de bölgenin demiryolu ile Antalya'ya bağlanmasının menfaatlerine aykırı olduğunu belirterek reddetmiştir. Sadece Baladız-Burdur, Dinar-Sandıklı bölümlerini yapabileceğini söylemiştir. Bu teklifi de Erkan-ı Harbiye kabul etmemiş askeri açıdan önemli olan kısmın Afyon bağlantısı olduğunu belirtmiştir⁴¹¹.

Hattın yapım kararı 1 Nisan 1933 tarih ve 2134 nolu kanunla Afyon-Antalya arasında demiryolunun yapımı için 25 milyon lira ödenek konulmuş, 4 yılda bitirilmesi öngörülmüş ve hattın yapımına Afyon'dan başlanması ve Karakuyu kısmında İzmir-Aydın demiryolu ile birleştirilmesine karar verilmiştir⁴¹².

Hattın yapımı için yabancı şirketlerle görüşülmüş ama netice alınamaması üzerine hükümet hattı kendisi yapmaya karar vermiş ve hattı 6 bölüme ayırarak bölüm bölüm ihaleye çıkararak dönemin ünlü müteahhidi Nuri Demirağ'a vermiştir⁴¹³. Hattın İnşasına önce Afyon'un düşmandan kurtuluş günü olan 25 Ağustos 1934 yılında Afyondan başlanmış⁴¹⁴, daha sonra hattın daha hızlı ilerlemesi için 3 Ocak 1935 yılında Karakuyu tarafından da inşaata başlanmıştır⁴¹⁵.

⁴¹⁰ **Demiryolları Dergisi**, 1 Nisan 1936, Sayı:134, C:12.s.51., **Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı**,Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938, C:14. Sayı: 164- 165,s.926.

⁴¹¹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.95.

⁴¹² Resmi Gazete, Kanun No. 2134, Kabul tarihi: 1/4/1933, Hüseyin Yakup, “Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri”, **a.g.m.**,s.298. ,Çolak,**a.g.m.**,s.12.

⁴¹³ Dervişoğlu,**a.g.m.**s.114.

⁴¹⁴ **1935 ve 1935 Seneleri Demiryolu İnşaatı** , Demiryolu Dergisi, Mart 1935 – Şubat 1936, Cilt:11,,s.17.

⁴¹⁵ “Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı”, **a.g.m.**, s.926.,Yıldırım,**a.g.e.**,s.96.

Hattın Karakuyu- Sandıklı kısmı 25 Eylül 1935 yılında işletmeye açılmış, iki baştan yürütülen demir döşeme işleri de 15 Kasım 1935 tarihinde tamamlanmış ve hat; 25 Mart 1936'da işletmeye açılmıştır⁴¹⁶.

Hattın açılışında Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“ Afyon-Karakuyu hattını açmakla ben hakiki bir heyecan, sevinç hissediyorum. Çünkü bunun olmaması yüzünden memleket müdafaasında çok sıkıntı ve çok ızdırıp çekilmiştir. Bu iltisak hattı diğer şimendiferleri devletleştiren ve bütün şimendifer işletmesini , memleketin iktisadi müdafaası için bir vazife gözü ile gören Cumhuriyet idaresinin ve Cumhuriyet Halk Partisi'nin siyasetine canlı bir misaldir. Akdeniz'e yeni bir istikamette çıkmak için yolun yarısı tamamlanmış bulunuyor. Çok ümit ederim ki yakın bir zaman da Antalya da da bu hattın tamamının açılma resmini yine hep beraber kutlayacağız”⁴¹⁷. Demiştir.

112 km uzunluğunda ki Afyon-Karakuyu hattı 923 metre uzunluğunda 8 tünelden oluşmaktadır. Bu hat ile İstanbul'dan Eğirdir'e ulaşmak için Adapazarı-Eskişehir-Afyon-İzmir-Aydın yoluyla 1348 km iken, Afyon-Karakuyu hattının açılması ile mesafe 666 km'ye inmiştir⁴¹⁸. Hat devlete 3.500.000 liraya mal olmuştur⁴¹⁹.

Afyon-Karakuyu hattı ile İzmir-Aydın hattı demiryolu şebekesine bağlanmıştır. Artık bu bölge ile diğer bölgeler bir hat ve bütündür. Bu durum bölgeler arası taşımacılığı ucuzlatmış ve iktisadi gelişme sağlanmıştır. Bu durum sadece ekonomik anlamda değil , askeri ve siyasi bakımdan da çok önemlidir⁴²⁰.

Baladız-Burdur hattına gelindiğinde ise hattın inşasına 29 Temmuz 1935 yılında Aydın hattının 932 metre rakımında bulunan Baladız istasyonundan

⁴¹⁶ **Demiryolları Dergisi**, 1 Nisan 1936, Sayı:134, C:12,s. 55., “Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı”, **a.g.m.**, s 926, Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.137.,Çolak,**a.g.m.**,s.12., Akbulut,**a.g.m.**,s.32.,Onur,**a.g.e.**,s.59.

⁴¹⁷ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü” **a.g.m.**,s.1009.

⁴¹⁸ Yıldırım,**a.g.e.**,s.97.

⁴¹⁹ H.K., “Sivas - Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle” **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1938,Sayı:156,C:13,s.492.

⁴²⁰ **Demiryolları Dergisi**, 1 Nisan 1936, Sayı:134, C:12,s.56.

başlanmıştır. 23 kilometre uzunluğunda olan bu hat en son olarak 944 metre rakımlı olan Burdur'a ulaşmıştır⁴²¹. Kısa bir hat olmasına rağmen inşası 26 ayda bitirilebilmiş ve 1 Ekim 1936 tarihinde işletmeye açılmıştır. Hattı Türk müteahhit Nuri Demirağ yapmıştır.⁴²². Hattın Burdur-Antalya kısmı ödenek bulunamadığından, dolayısıyla gerçekleştirilememiştir.

10. Bozanönü-Isparta Hattı

Isparta'nın bölgedeki önemine bakıldığı zaman gül ve halısı ünlü olan bu şehir ayrıca; Antalya ve İzmir gibi ihraç limanları ile İç Anadolu'ya bağlanacak durumdadır. Böylece bölgenin ürünleri, seri bir şekilde ve daha ucuza taşınarak, bölgenin iktisadî kalkınmasına katkıda bulunulacaktır. Bu duruma rağmen İzmir-Aydın demiryolu, Isparta'nın çok yakınından geçerek Eğirdir'e kadar ulaşmış ancak Isparta, çok kısa bir hat ile bu demiryoluna bağlanamamıştı.

Bunu gören Cumhuriyet Hükümeti idarecileri, bu düşüncelerle 13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı kanun ile, Isparta'dan başlayarak, Aydın demiryolunun Kaleönü ile Baladız istasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın demiryolu ile birleşecek bir demiryolu yapılmasını uygun görmüştür. İki senede bitirilmesi düşünülen bu hattın inşasına harcanmak üzere 360 bin lira ödenek verilmiştir⁴²³.

İnşaat yapım ihalesi 30 Mayıs 1935'te yapılmış ihaleyi Nuri Demirağ isimli müteahhit almış ve inşaata başlamıştır⁴²⁴. 1935 yaz aylarında toprak düzeltme, köprü ve istasyon binalarının yapımı hızla devam etmiş ve 26 Kasım 1935'te hattın inşası bitirilerek ray döşenmesine başlanmıştır. Ray döşeme işleri de biten hat, Aydın demiryolunun Bozanönü İstasyonun'dan ayrılmaktadır. Bu Isparta kolunun Aydın

⁴²¹ **1935 ve 1935 Seneleri Demiryolu İnşaatı** , Demiryolu Dergisi, Mart 1935 – Şubat 1936, Cilt:11, s.18.

⁴²² "Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı, **a.g.m.**, s.926., Tekeli, İlkin, **a.g.m.**, s.137., Dervişoğlu, **a.g.m.**, s.114., Akbulut, **a.g.m.**, s.32.

⁴²³ Yıldırım, **a.g.e.**, s.98.

⁴²⁴ Tekeli, İlkin, **a.g.m.**, s.137., Dervişoğlu, **a.g.m.**, s.114.

hattından ayrıldığı yerde Bozanönü Köyü bulunduğu için istasyonun adı da Bozanönü olmuştur. Güneye doğru 13 kilometre mesafeden Isparta'ya giren bu hat; 26 Mart 1936 tarihinde işletmeye açılmıştır⁴²⁵.

Bu hattın açılışında Başvekil İsmet İnönü şunları söylemiştir.

“Burada ilerleyen, yapan ve her gün yeni eserler vücuda getiren Türkiye'nin ufak bir modelini canlandırmış oluyoruz, bütün memleket havasında akis yapacak olan şey yeni Türkiye anlayışı için Isparta ovasında verdiğimiz bu güzel örnektir.⁴²⁶ Demiştir.

Böylece Isparta, 13 km'lik çok kısa bir demiryolu ile ülkedeki demiryolu şebekesine bağlanmıştır.

Afyon – Karakuyu , Bozanönü- Isparta Hattı ile Afyon, Isparta, Antalya, Burdur, Denizli, Aydın vilayetlerinde ekonomik anlamda canlılık olmuştur. Bu hatlarla Akdeniz'in iki önemli ticaret limanı olan İzmir ve Antalya birbirlerine karadan da bağlanmıştır. Kısacası bu hatlarla hem ülke savunması hem de ekonomisi güçlenmiştir.

11. Sivas - Erzurum Hattı

Daha önce anlatıldığı gibi Ankara'dan başlayan demiryolu yapımı Kayseri ordan da Sivas'a 30 Ağustos 1930 yılında ulaşmıştır. Mustafa Kemal Paşanın hedefi bu hattın Erzurum'a kadar uzatılmasıdır, çünkü bunun ülke için çok önemli olduğunu görebilmektedir.

⁴²⁵ “Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı”, **a.g.m.**,s.926., **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 134,1 Nisan 1936, C:12, s.55., **Son Beş Senede Devlet Demiryolları**, Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938 Sayı:164-165,C:14,s.891. Çolak,**a.g.m.**,s.12.,Akbulut,**a.g.m.**,s.32.

⁴²⁶ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü” **a.g.m.**,s.1009.

Demiryolunun Sivas'a ulaşması döneminde, dünyada meydana gelen büyük ekonomik kriz Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikasını yavaşlatmıştır. Ekonomik krizin etkisinin ortadan kalkmasıyla, ülkenin limanlara ve merkeze bağlanması hedeflenmiş, Sivas'ın Erzurum'a bağlanması projesini hayata geçirmek isteyen yöneticiler çalışmalara başlamıştır.

20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 nolu kanunla Sivas-Erzurum ve Malatya'dan başlayarak Divrik yakınlarında Sivas Erzurum hattı ile birleşecek bir demiryolu hattı kararı alınmıştır. Hat Sivas'tan başlayacak Divrik, Kemah, Erzincan ve son olarak da Erzurum'a varacaktır. Kanuna göre hat 8 yılda bitirilecek ve hat için 80 milyon lira ödenek verilecektir⁴²⁷.

537 km'lik Sivas-Erzurum hattı ile, Malatya'dan başlayarak; Divrik mıntikasında Sivas Erzurum hattı ile birleşecek olan bu kısım yaklaşık 140 km dir. Bu iki hattın toplam uzunluğu 677 km dir. Kanun gereği de bütün harcamalara 80 milyon tl ödenek ayrılmıştır⁴²⁸.

Sivas – Erzurum demiryolu ile Sivas – Malatya iltisak demiryolu Sivastan 112. kilometrede Çetinkaya istasyonunda birleşmektedir. Sivas – Malatya iltisak hattı; Fevzipaşa – Diyarbekir ve Sivas – Erzurum demiryollarını Çetinkaya istasyonunda birleştirdiği için bu istasyon işletme bakımından önemli bir teşkilat merkezi olmuştur⁴²⁹.

Hattın inşası için, Türkiye'de demiryolu inşaatı yapan bir çok yabancı şirket (Fox Brothers, International Corporation ve Julius Berger) talip olmuştur⁴³⁰. Nafia Vekaleti hem bu şirketlerle, hem de önceden demiryolu inşaatlarında başarılı olmuş ve yeterliliği olan Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamıştır. Bakanlık, yerli ve yabancı şirketlere son teklif olarak ödemenin 12 yılda yapılacağını ve % 7 faiz verileceğini bildirmiştir.

⁴²⁷ **Resmi Gazete**, Kanun No. 2200, Kabul Tarihi: 20/5/1933, Hüseyin Yakup, "Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri", **a.g.m.**, s.295-296.

⁴²⁸ Yıldırım,**a.g.e.**,s.100.

⁴²⁹ H.K., "Çetinkaya İstasyonundan Şarka Devam Eden Sivas-Erzurum Demiryolu" **Demiryolları Dergisi**, İlk Teşrin 1937,Sayı:152,C: 13. ,s.311.

⁴³⁰ Dervişoğlu,**a.g.m.**,s.104.

12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile yapılan ihale sonucunda Nafia Vekaleti ihale komisyonu, Mühürdarzade Nuri Bey, Nuri Demirağ⁴³¹ ve ortaklarını (Simeryol Şirketi) bu işi teknik ve mali yönden başaracak nitelikte bulmuştur. İhaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi 29 Haziran 1933'te imzalanmıştır⁴³². Planlı ekonominin başladığı yıl yapılan bu sözleşme, ilk kez bir Türk şirketine bu denli büyük bir inşaatın verildiği sözleşme olması bakımından önemlidir⁴³³.

Demiryolları işletmesinin Sivas – Erzurum hattının inşası için planı şudur: 1937 yılında 108 km, 1938 yılında 214 km ve 1939 yılında 100 km demiryolu döşenece, 1939 yılında da Erzurum'a girilmiş oluncaktır. İhaleyi alan firma ile bu şekilde anlaşılmıştır.

Sivas-Erzurum demiryolu güzergahı, çok sarp ve engebeli hatlarımızdan birisidir. Atma, Cürek ve Pingan⁴³⁴ gibi gayet dik yamaçlı, sert kayalı, sarp boğazların olması ; güzergahın zorluğunu ve inşaat masrafını artıran sebeplerdendir. Bu güzergah Fırat, Karasu, Çaltı suyu, gibi nehirlerin tam üzerinden geçmektedir⁴³⁵. Güzergah Fırat ve kollarını 16 defa atladığı için bu sular üzerine demir ve beton köprüler yapmak, dağdan dağa uzanan büyük viyadükler kurmak, mecburiyeti oluşmuştur⁴³⁶.

⁴³¹ Nuri Demirağ, 1886 tarihinde Divriği de doğmuştur. Samsun-Sivas, Fevzipaşa-Diyarbakır,Afyon-Antalya, Sivas-Erzurum, Irmak-Filyos hatlarında toplam 1012.50 kilometrelik inşaatın Müteahhitliğini yapmıştır. Yaptığı hatlar ,köprüler,tüneller hala günümüzde çok sağlam şekilde durmaktadırlar.Demiryollarına yaptığı hizmetlerden dolayı soy ismini “Demirağ” olarak almıştır. Bu Vatan sever müteahhitin demiryolu şebekesine katkısı büyüktür. Nuri Demirağ demiryollarının dışında Bursa’da Merinos, Karabük’te Demir-Çelik, İzmit’te Selüloz,Sivas’ta Çimento Fabrikaları, Eceabat-Havza arasındaki şose yolu ve İstanbul Hal binasının inşasını gerçekleştirmiştir.1936 yılında havacılık sanayisinin ilk temellerini atmıştır. Seri üretim olarak 1936 yılında ilk Türk uçağını imal etmiştir.Yeşilköy’de ilk havaalanını inşa etmiş ve ilk yerli paraşütü imal etmiştir.1945 yılında Milli Kalkınma Partisinin kurucusu ve genel başkanı olmuştur.1954 yılında D.P. Sivas milletvekili olmuş ve 1957 yılında vefat etmiştir., Dervişoğlu,**a.g.m.**,s.114-115.

⁴³² **Doğuyu Saran Demir Ağları Sivas-Erzurum Demiryolu**, Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı 164-165, C:14,s.952.,Ferit,**a.g.m.**,s.38

⁴³³ Yıldırım,**a.g.e.**,s.100-101.,Atik,**a.g.m.**,s.78.Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.142.

⁴³⁴ Hayri Görkkey, “ Erzurum Yolunda” **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı.176-177,C:15,s.161., Hayri Görkkey, “Erzincan Yolunda Törenden Törene”, **Demiryolları Dergisi**, S.Kanun, 1939, Sayı:167,C:14,s.1003.

⁴³⁵ H.K.,“Sivas-Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle” **a.g.m.**,s.493.Dervişoğlu,**a.g.m.**,s.108.

⁴³⁶ H.K., “Çetinkaya İstasyonundan Şarka Devam Eden Sivas-Erzurum Demiryolu”, **a.g.m.**, s.312.

Sivas – Erzurum hattının; Hız verilmiş inşaatı arasında bu köprüler kadar tünellerde önemlidir. Demiryollarında tünel inşaatı çok zordur. Çünkü asla önceden planlanamaz ve dağın içinden ne çıkacağı bilinemez.

Sert kaya tabakaları içinde delinmeye başlanan herhangi bir tünelin, herhangi bir yerinde her an tabaka değişebilir. Sağlam sert kaya tabakaları yerine, kayıcı, akıcı toprak kütlelerine rastlanır, bu da tünel yapımlarında büyük zorluklar çıkartır. Karadağ, Akdağ, Çamlıbel ve Toros bölgelerinin altında yüzlerce tünelden hiçbiri bu kadar zaman geçmiş olmasına rağmen sağlamlığını kaybetmemiştir⁴³⁷.

Bugün birçoğu delinmiş pek çok tünel Sivas – Erzurum demiryolu güzergahı üzerinde sıralanmış bulunmaktadır. 548 kilometre uzunluğunda olan Sivas ile Erzurum arasındaki tünellerin sayısı 131 adettir. İçlerinde, 1076, 1330, 720, 909 metre uzunluğunda olanlar ile birlikte bu tünellerin hepsi; 26885 metre uzunluğundadır⁴³⁸.

Tamamı bitirilmiş bir tünelin bir metresinin yaklaşık bedeli 400 lira olduğuna göre; Cumhuriyet nafiası, Sivas Erzurum demiryolunun sadece tünelleri için, inşaat bütçesinden 1.075.400 lira gibi önemli bir bedel ödemiş olacaktır⁴³⁹.

Sivas – Erzurum demiryolu güzergahı; Çetinkaya istasyonundan sonra Divrik, Kemah, Erzincan, Aşkale den geçerek Erzurum'a girmektedir.

| | | |
|----------|------------|--------------------|
| Divrik | güzergahın | 117.kilometresine |
| Kemah | güzergahın | 287. kilometresine |
| Erzincan | güzergahın | 336. kilometresine |

⁴³⁷ H.K., “Kafkas Hatlarıyla Çabuk Birleşmek İçin Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaat Hızını Artırdı”, **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1938 Say: 160, C:14,s.662-663.

⁴³⁸ H.K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken Ankara-Erzurum Demiryolunun İnşaat Safhaları Hakkında Umumi Bir Etüd” ,**Demiryolları Dergisi**,Birinci Teşrin 1939, Sayı: 176-177 C:15. ,s.185.

⁴³⁹ H.K., “Kafkas Hatlarıyla Çabuk Birleşmek İçin Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaat Hızını Artırdı”, **a.g.m.**,s.662-663.

Aşkale güzergahının 462.kilometresine
Erzurum da ise 548. kilometresindedir⁴⁴⁰.

Sivas-Erzurum hattı inşaat mıntıklarına bakıldığı zaman hat, güzergah boyunca 26 kısma ayrılmıştır. Engebeli ve bozuk kısımların uzunluğu en az 16 kilometre ve daha az engebeli bozuk kısımlar ise en az 22 kilometredir.

İnşaat kısımlarını yolun durumuna ayırt ederek maliyetleri bakımından değerlendirirsek; aşağıdaki tablo ortaya çıkar. Bu tabloya göre

| İnşaat bedeli | Kısımlar |
|--|--|
| Engebesiz bölgeler (6 kısımdır) | { 1 kısım (500.000)lira 5 kısım (1.500.000) lira arasında |
| Engelibeli bölgeler (8 kısımdır) | { 5 kısım (1. – 1.5 milyon)lira 3 kısım (1.5 – 2 milyon) lira |
| Çok Engelibeli bölgeler (12 kısımdır) | { 7 kısım (2-3 milyon) lira 5 kısım (3-4.50 milyon) lira |
| | 26 kısım |

26 kısma ayrılmış olan hattın 6 kısmının inşa bedelinin bir milyon lirayı geçmediği ve 8 kısmının inşaat masrafının 1-2 milyon lira arasında ve 12 kısmının inşaat masrafının 1-2 milyon lira arasında ve 12 kısmının masrafının da 2-4.5 milyon lira arasında bulunduğu ve nihayet normalin üstünde çok masraflı olan bu kısımlar sayısının 12 ye bağlı olduğu anlaşılmaktadır⁴⁴¹.

⁴⁴⁰ H.K., “Çetinkaya İstasyonundan Şarka Devam Eden Sivas-Erzurum Demiryolu”, **a.g.m.**,s.311.

⁴⁴¹ H.K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken Ankara-Erzurum Demiryolunun İnşaat Safhaları Hakkında Umumi Bir Etüd” , **a.g.m.**,s.184.

Hatta köprülere bakıldığı zaman hattın güzergahının çok bozuk ve engebeli olmasından çok miktarda uzun demir köprüler yapılmıştır.

| | Demir köprü adedi | Bunlarda kullanılan demir ağırlığı |
|--|----------------------|---------------------------------------|
| 1. Sivas – Erzurum hattında | 22 | 5350 ton |
| 2. Çetinkaya – Malatya iltisak hattında | 11 | 1650 ton |
| Toplam 33 demir köprüde 7000 ton demir kullanılmıştır ⁴⁴² . | | |

Sivas – Erzurum demiryolunun, Sivas – Malatya demiryolu ile iltisak noktası olan Çetinkaya istasyonuna kadar 112 kilometrelik kısmının inşaatı; 1.9.1936 tarihinde bitmiştir.

Hattın inşası Sivas Kongresi' nin Sivas'ta toplandığı günün yıldönümünde, yani 04.Eylül 1933 tarihinde Sivas'tan inşaatla başlatılmıştır⁴⁴³. 5.12.1934 tarihinde başlamış olan ray döşeme işi de 26.7.1936 da tamamlanmıştır. Sivas – Tecer kısmı, 19.12.1935'de Tecer – Çetinkaya kısmı 1.11.1936'da, işletmeye açılmıştır. 15.3.1935 tarihinde başlamış olan Çetinkaya – Divriği kısmının bütün inşaat ve ray döşeme işi 19.3.1937 tarihinde tamamlandığı gibi Divriği istikametine devam ettirilen ray döşemesi de 1.11.1937 tarihinde Divriği istasyonuna ulaşmıştır. 8 Ekim 1938'de tren Erzincan'a girmiştir⁴⁴⁴.

28 Temmuz 1939 yılında tren büyük teşkilatlı bir istasyonu olan Aşkale'ye girmiştir⁴⁴⁵. Ray döşeme işi 6 Eylül 1939 yılında bitmiş ve Sivas-Erzurum hattı 20 Ekim 1939 tarihinde resmi olarak açılmıştır⁴⁴⁶. Böylece inşaatı gerçekleştiren Türk

⁴⁴² H.K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken Ankara-Erzurum Demiryolunun İnşaat Safhaları Hakkında Umumi Bir Etüd”, **a.g.m.**, s.185.,Dervişoğlu,**a.g.m.**,s.112.

⁴⁴³ H.K., “Sivas - Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”, **a.g.m.**, s.495.

⁴⁴⁴ H.K., “Ankara-Erzurum-Kafkas Demiryolu” **Demiryolları Dergisi**,Mayıs 1939, Sayı: 171, C:14.,s.1205.

⁴⁴⁵ **Şimendiferin Kavuştuğu Gün**, Demiryollarının 150.Yılı Anısına, Tıpkı Basım Erzurum, 1939, s.114.

⁴⁴⁶ H.K., “Erzurum Garına Girenken” **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı:176-177 C:15.s.175., Abidin Daver, “ Sivas-Erzurum Hattı”,**Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1933, Sayı: 101, C: 9.s.283., “Doğuyu Saran Demir Ağları Sivas-Erzurum Demiryolu”, **a.g.m.**,s.960., H.K.,

şirketi büyük bir başarı sağlayarak (Türk mühendisler, Türk işçiler Türk yöneticiler tarafından yapılarak)inşaatı sözleşmede belirtilen süreden 16 ay önce bitirerek teslim etmiştir⁴⁴⁷.

Sivas – Erzurum hattı için

1937 mali yılında 11 800 000 lira malzeme bedelleri ile

1938 mali yılında 9 640 000 lira

ve 1938 mali yılında 1 770 000 liradır.

Bu rakamlara göre, son üç sene içinde Sivas – Erzurum demiryoluna ayrılan para toplamı 40 550 000 lira gibi çok yüksek bir meblağdır. Bu hattın sadece inşasına harcanan miktar 50.521.846 lira iken, Çetinkaya-Malatya hattıyla birlikte inşaat ve demiryolu malzemesine harcanan miktar ise 84.413.463 lirayı bulmuştur⁴⁴⁸.

Hattın iki önemli noktası olan Erzincan ve Erzurum oldukça geniş bir alanın pazar yeri olduğu gibi Kayseri'nin ve Anadolu'ya gönderilen sığır, koyun gibi kasaplık hayvanların da transit merkezidir. Erzincan ovasında her çeşit hububat ile beraber bol miktarda meyvede yetişmektedir. Erzincan'ın başlıca ihracatını meyva teşkil ettiğinden demiryoluyla bağlanmadan önce meyvelerin nakliyesinde sıkıntı olduğu için ihracattan verim alınamamıştır. Hattın geçmesi ile Erzincan'da ciddi bir ekonomik hareketlenme olmuştur.

Erzurum ise Fırat'ın kollarından Karasu nehrinin suladığı verimli mahsulü bol 1500 kilometre büyüklüğünde bir ovanın kenarında Doğu Anadolumuzun büyük ve tarihi şehirlerinden birisidir. Her mevsimde, yüzlerce, binlerce kervan Doğu ve Batı'nın mahsulünü Erzurum pazarına taşımakta ve bu pazarda mübadele etmektedir. Erzurum İran'a ve İran'dan da diğer ülkelere yapılan transit nakliyatın duraklarından biri olması itibariyle ekonomik bakımdan önem kazanmıştır. Erzurum;

“Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”,**a.g.m.**,s.922.,Üner,**a.g.m.**,s.58.,Akbulut,**a.g.m.**,s.32.,Onur,**a.g.m.**,s.59.

⁴⁴⁷ **Devlet Demiryolları Umum Müdürü Bay Cemal Serterin 29-10-1939 Pazar Günü Saat '1 de Radyoda Verdikleri Söylev**, Demiryolları Dergisi, İlk Kanun 1939, Sayı:178, C:15.,s.264.

⁴⁴⁸ H.K., “Çetinkaya İstasyonundan Şarka Devam Eden Sivas-Erzurum Demiryolu”, **a.g.m.**, s.312., Günçan,**a.g.e.**,s.68.

Türkiye'nin en zengin yün bölgesinin merkezindedir. Bu yüzden yünlü kumaş sanayi de çok ilerdedir. Aynı zamanda şeker pancarı da çok üretilen bir mahsuldür.

Sivas- Erzurum hattının yapımı ile demiryolu şebekesi bir bütün olmuş, ülkenin doğusu ile limanlar merkeze bağlanmıştır. Bu hat hem siyasi hem ekonomik hem de askeri açıdan çok önemlidir.

12. Malatya-Çetinkaya Hattı

Cumhuriyet hükümetinin kurduğu önemli iltisak hatlarından biriside Sivas – Malatya iltisak hattıdır. Çetin kaya – Malatya iltisak hattı; Sivas – Erzurum, Fevzi paşa – Diyarbakır gibi iki önemli ve esas hattı birleştirmiş olması itibarı ile askeri ve mali bakımdan oldukça önemlidir. Bu sebeple Malatya'da demiryollarımızın dikkate değer noktalarından biri olmuştur⁴⁴⁹.

Bu hattın yapımı 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile gerçekleştirilmiştir⁴⁵⁰. Kanuna göre, Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas-Erzurum hattı ile Divrik yakınlarında birleşecektir. Hattın inşası, Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933'te yapılan ihale ile Mühürdarzade Nuri Bey ve Ortakları'na (Simeryol Şirketi) verilmiştir. 29 Haziran 1933'te yapılan sözleşmeye göre, hattın inşası Aralık 1938'de bitirilecektir⁴⁵¹.

Hattın ray döşeme işi, 21 Ekim 1934 tarihinde başlamıştır. Çetinkaya istasyonundan Malatya'ya doğru da 15 Nisan 1937 tarihinde tekrar ray döşeme işine devam edilmiştir. Her iki taraftan uzatılan raylar, 17 Haziran 1937 tarihinde 115 kilometrede birbirine bağlanmıştır. Hattın Malatya-Yazihan kısmı 15 Eylül 1936

⁴⁴⁹ “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas-Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”, **a.g.m.**, s.922.

⁴⁵⁰ **Resmi Gazete**, Kanun No. 2200 , Kabul Tarihi: 20/5/1933, Hüseyin Yakup, “Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri”, **a.g.m.**, s.295-296.

⁴⁵¹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.103.,Ferit,**a.g.m.**,s.39.

yılında⁴⁵², Hekimhan – Çetinkaya kısmı da 13 Ağustos 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır⁴⁵³.

Sivas – Malatya demiryolunun işletmeğe açılmış olması sebebi ile, Ankara – Diyarbakır yolculuğu. Ankara-Boğazköprü –Ulukışla – Fevzipaşa, Malatya güzergahından ayrılarak Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya istikametini takibe başlamış ve bu istikamet sayesinde Ankara – Diyarbakır yolculuğu 208 kilometre kısalmıştır⁴⁵⁴. Bu durum Türk demiryolculuğu için büyük bir kazançtır. 140 km uzunluğundaki bu hatta, toplam uzunluğu 3000 metreyi bulan 15 tünel vardır. Ray, travers gibi yol malzemesi hariç, sadece inşaatı 7.829.769 lira harcanmıştır⁴⁵⁵.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattının yapılması ile Malatya'nın ticari faaliyetleri artmış, ekonomi büyümüştür. Demiryolları sayesinde Malatya dahi birleşen ve yerleşen ticaret alanlarına kavuşmuş olup Erzincan ve Erzurum İstasyonlarının işletmeye açıldıkları gün ticaret alanları daha da gelişmiş ve büyümüştür.

Malatya ve bölgesi, ziraat bakımından meyveciliğe ile ün yapmıştır. Bu meyvelerin başında kayısı gelir. Elma, Armut, Şeftali ve dut'un en iyileri bu bölgede yetişir. Ayrıca buğday, arpa, çavdar, pirinç, darı, kendir, afyon, patates ve pamuk yetişir. Bu hattın işletmeye açılması ile birlikte bu mahsullerin nakli daha ucuz ve daha hızlı olmuştur. Bu durumda üretimi yaklaşık % 30 oranında artmıştır⁴⁵⁶.

⁴⁵² Demirer, a.g.m., s.45.

⁴⁵³ **Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas-Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları**, Demiryolu Dergisi, Mart 1938, Sayı:157, C:13, s.544-545. **Fevzipaşa- Diyarbakır ve Sivas-Erzurum Demiryollarını Birleştiren İltisak Hattımız Sivas-Malatya Demiryolunu İşletmeye Açtık**, Demiryolu Dergisi, İkinci Teşrin 1937, Sayı:153, C:13, s.368., Tekeli, İlkin, a.g.m., s.137., Onur, a.g.e., s.59., Çolak, a.g.m., s.12., Akbulut, a.g.m., s.32.

⁴⁵⁴ “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas-Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”, a.g.m., s.545.

⁴⁵⁵ Günçan, a.g.e., s.68.

⁴⁵⁶ “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas-Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”, a.g.m., s.541.

13. Samsun-Çarşamba (Sahil) Hattı

Ülkenin iktisadi gelişiminin demiryollarına bağlı olması dikkate alınarak, ne olursa olsun, demiryolu ağını geliştirmeyi amaçlayan yöneticiler, bu amaçla öncelikle bağımsız şirketlere inşa ettirilen dar hatlara yönelmişlerdir. Bu çerçevede 6 Aralık 1923'te inşasına başlanan ilk dar hat 0.75 çapında 39,5 km.lik Samsun-Çarşamba demiryoludur⁴⁵⁷. Samsun-Çarşamba Demiryolları'nın imtiyazı 75 yıllığına 1 milyon sermayeli Nemlizedeler adlı bir Türk şirketine verilmiştir⁴⁵⁸.

Eylül 1924 yılında Samsun-Çarşamba dar hattının inşaat temeli atılırken yapılan törende Mustafa Kemal Paşa;

“Vatandaşlarımızın milli sermaye ile bir demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları izaha muhtaç olmayan nedenler dolayısıyla fevkalade mühimdir. Böyle milli teşebbüslerin hükümeti cumhuriyetimiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefaretle karşılandığı suhuletle tahmin edilir.”⁴⁵⁹ Diyerek yerli sermayenin bu girişiminden memnun olduğunu dile getirmiştir.

Samsun – Çarşamba hattının inşası sırasında yapılan çalışmalar ve raporlar sonucunda bu hat için yılda 73 000 yolcudan 73 000 lira ve yılda ithalat ve ihracat eşyası olarak (30 000) otuz bin ton hamule naklinden de 140 000 lira hasılat elde edileceği tahmin edilmiştir.

Ama hat inşa edilerek işlemeye başladıktan sonra

1927 senesinde 208 000 yolcudan 92 000 lira hasılat

1928 senesinde 227 000 yolcudan 91 000 lira hasılat

1929 senesinde 258 000 yolcudan 90 000 lira hasılat

⁴⁵⁷ Günçan, a.g.e., s.68.

⁴⁵⁸ Çolak, a.g.m., s.11. Yıldırım, a.g.e., s.120.

⁴⁵⁹ Abisel, a.g.e., s.140.

Bu rakamlar tahmin edilen yolcu sayısına göre çok iyi rakamlardır.⁴⁶⁰

Bu etüd ve raporlar doğrultusunda iki yıl sürecek inşaat başlamış ve 29 Ağustos 1926'da işletmeye açılmıştır⁴⁶¹. Başlangıçta kar eden en azından gelir-gider dengesini koruyabilen şirket, daha sonra özellikle Samsun-Çarşamba arasında yol yapılması ve ekonomik krizle birlikte ciddi sıkıntılar yaşamıştır⁴⁶². Bu sıkıntılardan sonra şirketin faaliyetlerini durduracağını açıklaması üzerine hattın devlete mal edilmesine karar verilmiştir. Hattın daha önce alınan hisseleri ile birlikte kalan diğer hisleri de alınarak toplam 1.219.000 tl⁴⁶³ harcanarak hat 2215 sayılı kanunla 15 Nisan 1933 tarihinden itibaren Samsun-Çarşamba hattı demiryollarına geçmiştir⁴⁶⁴.

Bu hattın ilk etüdü yapıldığında Samsun'dan Çarşamba'ya ve Terme'ye, Samsun'dan Bafra'ya ve Alaçam'a kadar 150 kilometrelik bir demiryolu hattı düşünülmüştür. Fakat sadece Samsun-Çarşamba hattı yapılabildiği⁴⁶⁵.

Samsun-Çarşamba hattının imtiyaz mukavelenamesinde gösterilen sınırlar hattı tam olarak kapsamaktadır. Hattan azami şekilde faydalanmak ancak hattın tamamen bitmesi ile mümkün olacaktır. Hattın Terme'ye temdidini Samsun – Çarşamba kısmı için çok önemli olduğu gibi, bu temditten sonra bu günkü hasılatın % 50 artacağı ortadadır. Nakliye ücretinin ucuzluğu, güzargahtaki ziraat faaliyetini bir kat daha arttırmış ve iktisadi bir hareketlenme olmuştur⁴⁶⁶.

Samsun-Çarşamba Demiryolunun önemi çok büyüktür. Hattın bir metre dahi uzamasının memleket hesabına büyük bir kazanç sağlayacağı şüphe göstermez bir gerçektir.

⁴⁶⁰ H.Yakup, “ Samsun-Çarşamba Hattı Ve Terme'ye Temdidi – Samsun-Sahil Hattının Bafra'ya Temdidi”, **Demiryolu Dergisi**, Haziran 1931, Sayı:76,C:7,s.263.

⁴⁶¹ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.137.

⁴⁶² Kemal Arı “Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni Ve Reiscumhur Gazi Mustafa Paşa'nın Samsun Gezisi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Atatürk Araştırma Dergisi Yay.,Temmuz-1991,s.609-622.

⁴⁶³ Onur,**a.g.e.**,s.64.

⁴⁶⁴ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.149.,Çolak,**a.g.m.**,s.12.,Üner,**a.g.m.**,s.13.

⁴⁶⁵ Çolak,**a.g.m.**,s.11.

⁴⁶⁶ H.Yakup, “ Samsun-Çarşamba Hattı Ve Terme'ye Temdidi – Samsun-Sahil Hattının Bafra'ya Temdidi”, **a.g.m.**, s.267.

14. Diyarbakır-Kurtalan Hattı

Fevzipaşa-Diyarbakır hattının etüd ve inşaat çalışmaları yapılırken amaçlanan Diyarbakır'dan sonra hattın sınıra kadar götürülmesidir. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış, fakat mali yetersizlikten dolayı demiryolunun sınıra kadar ulaştırılmasına devam edilememiştir.

Diyarbakır-Irak demiryolunun inşasına başlanması için yapılan çalışmalar milletler arası yolcularının Türkiye topraklarından kısa zaman içinde ve rahat bir şekilde geçirilmesidir. Bu transit hattının yapılmasından sonra Türkiye sınırları içinden geçecek yabancı transit yolcularının gittikçe artacağına ve demiryollarının diğer rakip yollara karşı büyük rağbet kazanacağı düşünülmektedir.

Ayrıca bir başka sebepten Diyarbakır – Cizre – Irak hattı, Londra – Hindistan transit yolunu teşkil etmesi bakımından genişlemekte olan o ticaret yollarından bir yenisi olacaktır. Bu transit yolunun ekonomik, sosyal ve siyasal bakımlardan faydalarının ise çok büyük olacağına şüphe yoktur⁴⁶⁷.

Bütün bu sebeplerle yola çıkan Cumhuriyet Hükümeti Bakanlar Kurulu'nun 12 Nisan 1937 tarih ve 2/6371 nolu kararı ile hattın yapımı için kararlaştırılmış ve güzergah tespit çalışmalarına başlanmıştır. 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla⁴⁶⁸, demiryollarının Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demiryoluna gerekli tesisatın yapılması için toplam 50 milyon liralık ödenek verilmiştir. Kanuna göre Diyarbakır'dan Irak sınırına doğru gidilirken, hattın uygun bir yerinden ayrılan bir hat Tatvan'a ulaşacaktı. Tatvan'da uygun bir feribot iskelesi yapılacak bu mesafe (Tatvan-Van) feribotla geçilecekti. Van'dan sonra tekrar demiryoluna geçilecek ve İran sınırına ulaşılacaktır. Diyarbakır-Irak sınırı yaklaşık 324 km, Diyarbakır-İran sınırı ise 520 km olacaktır. Tatvan-Van arasında feribot kullanılacağı için 143 kilometrelik yol yapılmayacaktır.

⁴⁶⁷ H.K., "Türkiye Cumhuriyeti Elinde Hakikatler Oluyor Diyarbakır Irak Demiryolu da Yapılıyor", **Demiryolları Dergisi**, Mayıs 1938, Sayı: 159, C: 13., s. 624-625.

⁴⁶⁸ **Resmî Gazete**, Kanun No: 3262, Kabul Tarihi: 14/6/1937, **Diyarbakırdan Irak ve İran Hududlarına Uzadılan Demiryollarımız**, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1937, Sayı: 153, C: 13., s. 57.

Her iki hattın güzergahı Diyarbakırdan itibaren 163.kilometre civarına rastlayan Meseriç köyüne kadar ortak devam etmektedir. Güzergah, Diyarbakır'ı geçtikten sonra Sinan köyü yakınlarında Dicle'nin kollarından olan Batman çayını aşarak 105 inci kilometreye kadar gene doğu ile kuzey istikametleri arasında ilerler, buradan sonra biraz güneye doğru dönerek Beşiri' yi bulur. Burada Garzan suyunu atlayarak Garzan'ın Güney Reşan dere vadisine iner ve Meseriç gölüne gelir. Buraya kadar ortak gelen güzergah, burada ikiye ayrılır, kuzeye ilerleyen kol İran hattı güzergahını, güneye ilerleyen kol da Irak hattı güzergahını teşkil eder⁴⁶⁹.

Bu güzergah da Diyarbakır'dan sonra Meteris, Ulam, Bismil, Çöltepe, Sinan, Batman, Kıradağ, Beşiri, Garzan ve Kurdalan istasyonları vardır. Bu istasyonların civarında Savur, Midyat, Silvan, Beşiri, Garzan, Baykan gibi her biri birer mahsul deposu vaziyetinde olan kasabaların, bilhassa zahire, hububat, yağ, tütün, deri gibi ihracatını karşılayacak şekilde, modern istasyon lojmanlarına ilaveten, birer zahire hangarı da yapılmıştır. Zahireden başka pirinç üretimi de bu mıntıkanın başlıca nakliyatını oluşturmaktadır⁴⁷⁰.

Diyarbakır-Kurtalan hattı 7 İnşaat kısmına bölünmüş olan ve 159'uncu kilometresine kadar inşaat halinde bulunan bu hattın kısımlarının uzunlukları ile bu kısımların inşaat bedelleri aşağıda verilmiştir⁴⁷¹.

⁴⁶⁹ **Diyarbakırdan Irak ve İran Hududlarına Uzadılan Demiryollarımız**, Demiryolları Dergisi, Mart 1937,Sayı.153,C:13.,s.58., H.K.,” Cumhuriyetin Demiryolu Politikası ile Son Beş Sene İçinde İran ve Irak Hatlarının da İnşaatına da Başlandı.”, **Demiryolları Dergisi**,s.963., **Cumhuriyetin Demiryol Politikası ile, Son Beş Sene İçinde İran ve Irak Hatlarının İnşaatına da Başlandı**, Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938,Sayı 164-165, C:14.s.963-964., **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1940 – Temmuz 1941.,C:16.,s.141.

⁴⁷⁰ Rifat Yamanlı, “Diyarbakır-Cizre Hattında Sinan İstasyonunun İşletmeye Açılması”, **Demiryolu Dergisi**, Temmuz-1941, Sayı.197-200,C:17,s.1002.

⁴⁷¹ H.K., “ Dicle’yi Aşan Demiryolumuz Diyarbakır – Cizre Hattı Irak Hududumuza Uzatılıyor”, **Demiryolları Dergisi**,Temmuz-1941, Sayı.197-200,C:17,s.724.

| Kısımların uzunlukları | İnşaat Bedelleri |
|------------------------|-------------------------|
| Kilometre | Lira |
| 0 – 20 | 1.192.400 |
| 20 – 42 | 758.510 |
| 42-60 | 748.000 |
| 60 – 85 | 1.543.635 |
| 85 – 106 | Henüz tamamlanmamıştır. |
| 106 – 131 | 1.855.610 |
| 131 – 159 | (tahminen) 1.516.236 |

Hattın inşasına ise M. Kemal Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır⁴⁷². Ekim 1939'da 35. km.ye ulaşılacak, II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar sebebiyle, hattın yapımı da yavaşlayacaktır. Diyarbakır-Bismil arasında ki 47 kilometrelik kısım 1 Eylül 1941 yılında işletmeye açılmıştır⁴⁷³. 1942 yılında, 76 ıncı kilometrede Sinan istasyonu işletmeye açılmıştır. Sinan istasyonunun işletmeye açılması ile Siirt, Bitlis ve Van şehirlerinde yaşayan insanların çok zor olan kara yolculuğu iki gün kısalmış, özellikle kış mevsiminde çok zor şartlarda yapılmakta olan yolculuğun ve nakliyatın güçlükleri kısmen de olsa giderilmiştir.⁴⁷⁴

Batmana kadar olan 90 kilometrelik bölüm ise 28 Haziran 1943 yılında⁴⁷⁵, 159 kilometre uzunluğundaki Diyarbakır-Kurtalan hattı ise 29 Ekim 1944 yılında bitmiş ve işletmeye açılmıştır⁴⁷⁶. Kurtalan istasyonu, Irak ve İran istikametlerine giden iki hattın ayrıldığı veya birleştiği noktaya 12 kilometre mesafede bulunan bir

⁴⁷² H.K., “Cumhuriyetin XVII. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyeti”, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1940, Sayı.187-188, C:16,s.279., Onur, **a.g.e.**, s.59., Çolak, **a.g.m.**, s.12.

⁴⁷³ Rifat Yamanlı, “Diyarbakır-Cizre Hattında Sinan İstasyonunun İşletmeye Açılması”, **a.g.m.**, s.1001., Çolak, **a.g.m.**, s.12.

⁴⁷⁴ Rifat Yamanlı, “Diyarbakır-Cizre H attında Sinan İstasyonunun İşletmeye Açılması”, **a.g.m.**, s.1001.

⁴⁷⁵ Üner, **a.g.m.**, s.58.

⁴⁷⁶ **Cumhuriyetin 17. Yılında Devlet Demiryollarının Son İki Senelik İşletme Neticeleri**, Demiryolları Dergisi, Birinci Teşrin 1940, Sayı.187-188, C:16,s.210, Onur, **a.g.e.**, s.59., Akbulut, **a.g.m.**, s.32., Günçan, **a.g.e.**, s.68.

teşkilat istasyonudur. Bu sebeple, İstasyonun makastan makasa uzunluğu, 1500 metre olarak tespit edilmiş ve istasyon sahasındaki yeni inşa edilen binaların sayısı 21'i bulmuştur⁴⁷⁷.

Diyarbakır-Kurtalan hattına harcanan miktar planlanan oranın çok üstüne çıkmıştır. Bunun nedeni ise II.Dünya savaşının getirdiği olumsuz şartlardır. Bütün bu olumsuzluklara rağmen Diyarbakır-Kurtalan hattı geçde olsa bitirilmiştir. Bu hat üzerinde 103, 140, 290, 330 metre uzunluğunda 4 tünel, en uzununu 60 metre uzunluğunda 362 adet köprü ve menfez bir adetde 100 metre uzunluğunda demir köprü bulunmaktadır⁴⁷⁸.

15. Elazığ-Genç Hattı

İran Sınırına ulaşacak demiryolu 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla daha önce anlattıldığı gibi Diyarbakır-İrak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktadan ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan-Van üzerinden yapılacaktır. Bu hattın kabul edilmesindeki sebep hem İran sınırına yakın, hem de 171 kilometresi Irak sınırına yapılacak hat ile ortak olmasıdır⁴⁷⁹.

Daha sonra yapılan etüdler ve çalışmalar doğrultusunda Bitlis-Tatvan-Van güzergahının çok engebeli olduğu, 21 km' ye varan 95 adet tünelin,40-50 metre yüksekliğinde 6 adet viyadüğün,4 adet büyük köprüünün olduğu, kışları çığ tehlikesi bulunması sebebi ile ve yolun meyilinin %0.25 lik⁴⁸⁰ olması hattın taşıma gücünü çok düşürecektir. Dolayısıyla işletme masrafı artacağı için, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahı tercih edilmiştir⁴⁸¹.

⁴⁷⁷ H.K., “Cumhuriyetin XVII. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyeti”, **a.g.m.**,s.279.

⁴⁷⁸ H.K., “Cumhuriyetin XVII. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyeti”, **a.g.m.**,s.289.

⁴⁷⁹ **Resmi Gazete**, Kanun No: 3262, Kabul Tarihi: 14/6/1937, “Diyarbakırdan Irak ve İran Hududlarına Uzatılan Demiryollarımız”, **a.g.m.**,s.57.

⁴⁸⁰ H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”,**Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1940 – Temmuz 1941,C:17.,s.217-272.

⁴⁸¹ H.K., “ İran Hududumuza Doğru Uzatılmakta Olan Elâzığ – Van – İran Hudut Hattında Hummalı İnşaat Faaliyetlerinden”, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1941, Sayı:197-200, C:17.,s.715. H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”, **a.g.m.**,s.275.

Bu hat, Bitlis-Tatvan-Van hattına göre 70 km daha uzundur. Bu hat için 5 milyon TL daha fazla harcama yapılmıştır. Buna rağmen, hat daha verimli bölgelerden geçmekte, güzergahının sadece 100 kilometrelik bir kısmı bozuk ve engebeli, kalan 230 kilometrelik kısmı ise düzdür. 100 kilometrelik bozuk bölüm hiçbir zaman Bitlis vadisindeki hat kadar kötü değildir. Meyilin % 0.15 olması nakliye kabiliyetini 3-4 kat arttırmakta ve trenlerin daha hızlı işletilmesini sağlamaktadır. Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahının seçilme sebebi budur. Ayrıca transit taşımacılıkta; Bitlis-Tatvan-Van hattı 437 km iken, yeni güzergah olan Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı 350 km idi. Böylece transit taşımacılıkta yol 87 km kısalmaktadır⁴⁸².

Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı 6 Mayıs 1940 yılında kabul edilen kanunla daha önceki 3262 nolu kanunun 1. maddesi değiştirilerek, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı güzergah olacaktır ve Van Gölü'ne bir iskele yapılarak Tatvan-Van arası feribot ile geçilecektir. İlk kabul edilen kanundaki bu hat için bütçeden ayrılan 50 milyon TL aynen kalmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik buhran dolayısı ile inşaat verimli bir şekilde ilerlememiş olsa da imkanların elverdiği ölçüde inşaat devam edilmiştir. Bu sebeple; mütaahhitlerine ihale edilmiş altı kısımdan yalnız birinci; ikinci ve üçüncü kısımlarda çalışılabilmiş diğer kısımlarda ise inşaat hazırlıklarının ve gerekli tesislerin meydana getirilmesi özellikle hizmet alanlarının yapılması işleri ile uğraşmıştır. Bununla beraber; kısımlarda sonradan gerekli görülen bazı varyant ve ripaj işleri de inşaatın ilerlemesine engel olmuştur⁴⁸³.

Dünya şartlarının getirdiği ekonomik kriz ve ödenek verilmemesi hattın inşasının oldukça yavaş ilerlemesine neden olmuştur. Cumhuriyet hükümeti bu sebepten dolayı iç borçlanmaya gitmiştir. 2 Haziran 1941 yılında 4057 sayılı ile kabul edilen kanun ile bu hatta harcanmak üzere %7 faizli 35 milyonluk tahvil

⁴⁸² Yıldırım, a.g.e., s.106-107., H.K., "Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi", a.g.m., s.272.

⁴⁸³ Dost ve Komşu Memleketlerin Sınırlarına Doğru Elazığ-Van-İran Demiryollarında Gelişmeler, Demiryolları Dergisi, Temmuz 1942-Haziran 1943, C:18., s.41.

çıkarılmıştır⁴⁸⁴. İnşaat bu tahvillerden elde edilen para ile devam etmiş ama savaşın bütün olumsuzlukları hattın yapımının çok yavaş ilerlemesine sebep olmuştur. 35 milyon lira da hat için yeterli olmamış, parasızlıktan bir dönem hatta döşeyecek ray bile bulunamamıştır. Bu yüzden 2 Ağustos 1944 yılında 4643 numaralı kanunla Irak ve İran sınırlarına giden bu hatlara 40 milyon liralık ödenek daha verilmiştir⁴⁸⁵. Bu hattın düşünülen rakamlardan çok daha fazlasına yaklaşık 155 milyon tl ye mal olacağı tahmin edilmiştir⁴⁸⁶.

Savaşın sona ermesi ile birlikte hattın inşası hızlanmış, 1 Temmuz 1946 yılında 70 kilometrelik Elazığ-Palu bölümü işletmeye açılmıştır⁴⁸⁷. 129 kilometrelik Elazığ-Genç kısmı da 16 Aralık 1947 yılında işletmeye açılmıştır⁴⁸⁸. 109 Km. lik Genç – Muş arası, 26 Ekim 1955 tarihinde işletmeye açılmıştır⁴⁸⁹.

Genç'ten sonra Dik, Turna, Solhan, Kale, Kurt ve Muş istasyonları mevcut olup bu kısım tek geçit olan bozuk heyelana açık çığ tehlikesi çok yüksek olan Genç boğazından geçmektedir. Bu boğaz içerisinde önemli tüneller inşa edilmiş ve Murat vadisi üzerinde büyük açıklıkla müteahhit köprüler yapılmıştır. Murat vadisinde yapılmış bulunan demir köprülerden birisinin açıklığı 120 metre olup Türkiye Demiryollarında inşa edilen ilk büyük demir köprüdür⁴⁹⁰. Hattın tamamının 1944 yılında bitirilmesi gerekirken, Hem savaş şartları hem de mali yetersizliklerden dolayı hat Tatvan'a 1964 yılında ancak ulaşmıştır⁴⁹¹.

Elazığ – Van hattı Elazığ, Genç Muş ovalarını kat etmekte olması hesabı ile bu ovaların çok zengin toprak mahsulleri bu demiryolu sayesinde memleketin her köşesine ulaştırılabilecektir.

⁴⁸⁴ Yıldırım,**a.g.e.**,s.108.

⁴⁸⁵ H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”, **a.g.m.**, s.272.

⁴⁸⁶ Yakup Kalgay, “Elazığ-Van-İran Hattı” **Demiryolları Dergisi**, I Teşrin-I Kanun 1945,Sayı:248-250,C:21,s.26.

⁴⁸⁷ **Elazığ Demiryolu İstasyonunun Açılışı ve Yeni Kurulan Demiryolları Üzerinde Bir Tetkik Seyahati**, Demiryolları Dergisi,Eylül 1934,Sayı:115,C:10,s.405.,Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138. Onur, **a.g.e.**, s.59.

⁴⁸⁸ Üner,**a.g.m.**,s.58.,Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138. Onur,**a.g.e.**,s.59.

⁴⁸⁹ Şahin Damar “Genç-Muş Hattının İşletmeye Açılması”,**Demiryolları Dergisi**, Aralık 1954-Nisan 1955.s.32.,Üner,**a.g.m.**,s.58.

⁴⁹⁰ Damar,**a.g.m.**,s.31.

⁴⁹¹ Atik,**a.g.m.**,s.84.

16. Köprüağızı-Maraş Hattı

Fevzipaşa-Diyarbakır hattı daha önce anlattığımız gibi 1927 yılında yapımına başlanmış ve 12 Kasım 1935 yılında işletmeye açılmıştır. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı Maraş'ın yakınından geçmesine rağmen, demiryoluna bağlanamamıştır.

Maraş'ın siyasi, iktisadi ve askeri durumunu ve önemini gözününe alan Cumhuriyet Hükümeti idarecileri 2 Ağustos 1944'te kabul edilen 4643 numaralı⁴⁹² kanun ile Antep ve Maraş'a yapılacak hatlar için 20 milyon liralık ödenek vermiştir⁴⁹³.

Yapılan ihaleyi 1.861.000 lira tahmini bedelle Arı İnşaat Şirketi kazanmıştır. Şirket 3 Mayıs 1946'da hattın yapımına başlamıştır. Hattın yapımı ihalede belirtilen süre içinde bitirilerek Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 53. km.sinde, Köprüağızı'ndan başlayarak Maraş'a ulaşan 27.903 km.lik şube hattı toplam 5 milyon lira harcanarak 7 Kasım 1948'de⁴⁹⁴ işletmeye açılmış ve Güney Demiryolu hattına bağlanmıştır⁴⁹⁵.

Köprüağızı-Maraş hattında, 60 m. uzunluğunda 1 demir köprü ile 2 büyük beton köprünün yanında, 108 adet de küçük köprü ve menfez vardır. Karabük Demir Çelik Fabrikası'nda üretilen ilk demir traverslerin kullanıldığı bu hattın rayları da yine Karabük Demir Çelik Fabrikasından sağlanmıştır⁴⁹⁶.

17. Narlı-Antep-Karkamış Hattı

Narlı-Antep-Karkamış Hattı Güney Anadolu'nun özellikle Urfa, Antep ve Mardin şehirlerinin ürünlerini Suriye topraklarından geçirmeden ve ücret ödmeden ülkenin iç kısımlarına nakliyesini sağlamak, Bağdat yolunu kısaltmak ve ucuza nakliyat temin edebilmek gibi faydalar sağlamaktadır. Ayrıca hattın askeri

⁴⁹² Onur, a.g.e., s.59.

⁴⁹³ Yıldırım, a.g.e., s.111.

⁴⁹⁴ Tekeli, İkin, a.g.m., s.138., Onur, a.g.e., s.59., Atik, a.g.m., s.83.

⁴⁹⁵ Günçan, a.g.e., s.69., Yıldırım, a.g.e., s.111.

⁴⁹⁶ Yakup Kalgay, "Köprüağızı-Maraş Şube Hattını İşletmeye Açtık", **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Mart 1949, Sayı:279-281,C:23,s.50.

önemi de bulunmaktadır. Ülkeye bu kadar faydası olmasına rağmen Fevzipaşa - Diyarbakır hattı ile Fevzipaşa - Nusaybin hattının arasında kalan Antep her iki hattan da yararlanamamaktadır⁴⁹⁷

Bu hattın inşası herhangi bir kanun çıkarılmadan, etüt işleri 21 Eylül 1943'te Hazakol İnşaat Şirketi 'ne ihale edilmiştir⁴⁹⁸. TBMM'de 2 Ağustos 1944'te kabul edilen kanuna ek bir kanun ile Gaziantep ve Maraş'a yapılacak demiryolları için 20 milyon lira ödenek verilmiştir. Kanuna göre Fevzipaşa - Diyarbakır hattının 52. kilometresin'deki Narlı İstasyonu'ndan Gaziantep'e kadar yaklaşık 84.077 km demiryolu yapılacaktır⁴⁹⁹.

Hattın inşası 1946'da üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de şirket inşaatı başlamadığı için sözleşme bozulmuştur. 1947'de yapılan ihale ile inşaatına başlanan hat 1953 'te bitirilerek işletmeye açılmıştır⁵⁰⁰. Bu hatta böylelikle güney demiryolu hattına bağlanmıştır⁵⁰¹.

18. Selçuk-Çamlık Varyantı

Selçuk-Çamlık Varyantı, İzmir-Aydın hattında trenlerin rahat geçmesi için yapılan 2.6 km lik bir hattır. 15 Eylül 1938 tarihinde Aral İnşaat Şirketine ihale edilmiş, yaklaşık 685.000 tl mal olmuştur. Hat 1940 yılında işletmeye açılmıştır⁵⁰².

⁴⁹⁷ Onur,**a.g.e.**,s.59-60.

⁴⁹⁸ Yıldırım,**a.g.e.**,s.111.

⁴⁹⁹ Atik,**a.g.m.**,s.83., Onur,**a.g.e.**,s.60.

⁵⁰⁰ Yıldırım,**a.g.e.**,s.112., Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁵⁰¹ Günçan,**a.g.e.**,s.69.,Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁵⁰² Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138.

19.Hadımköy-Kurukavak Varyantı

10.936 km lik Hadımköy-Kurukavak Varyantı, iki kısımda inşa edilmiştir. Hadımköy-Akpınar arasındaki 5 km si 23 Nisan 1941 yılında, Akpınar-Kurukavak kısmı ise (5.936 km) 21 Ağustos 1941 yılında işletmeye açılmıştır⁵⁰³.

20.Tavşanlı-Tunçbilek Şube Hattı

Tavşanlı-Tunçbilek Şube Hattı, 13.373 km lik bir hattır ve Etibank tarafından inşa edilmiş ve 1 Haziran 1944 yılında işletmeye açılmıştır⁵⁰⁴. Hat 30 Mayıs 1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından satın alınmıştır⁵⁰⁵.

21.Malatya-İstasyon Hattı

Malatya istasyonu ile şehir merkezini birbirine bağlayan 2.964 km lik hat, 29 Ekim 1944 yılında işletmeye açılmıştır⁵⁰⁶.

22.Erzurum-Hasankale Hattı

Sivas-Erzurum Hattının daha öncede anlatıldığı gibi 4 Eylül 1933 tarihinde temeli atılmış, 20 Ekim 1939 yılında da işletmeye açılmıştır. Erzurum'la doğu sınırı arasına Ruslar tarafından yapılmış olan hattın Erzurum-Sarıkamış kısmı dar (0.60 m), Sarıkamış-Hudut kısmı da geniştir⁵⁰⁷.

Bu hatların bir kısmının dar, bir kısmının geniş olması işletmecilik açısından sıkıntılı bir durum ortaya çıkarıyordu. Ankara'dan veya Sivas'tan Kars'a taşınacak

⁵⁰³ Atik,**a.g.m.**,s.83., Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138.

⁵⁰⁴ Atik,**a.g.m.**,s.83., Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138.

⁵⁰⁵ Yıldırım,**a.g.e.**,s.115.

⁵⁰⁶ Atik,**a.g.m.**,s.83., Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138.

⁵⁰⁷ Onur,**a.g.e.**,s.60.

bir hamule (yük), Erzurum ve Sarıkamış'ta aktarma yapıldıktan sonra Kars'a ulaşabilecektir. Dolayısıyla Erzurum'dan sınıra kadar olan dar ve geniş hattın normal hatta çevrilmesi işletmecilik açısından bir zorunluluktur . Diğer taraftan hattın normal hatta çevrilmesi, bölgenin iktisadi yönden gelişmesine katkı sağlamanın yanında, askeri açıdan da oldukça önemlidir.

Bütün bu sebeplerden Erzurum-Sarıkamış hattının normal hatta döndürülmesi için çalışmalar başlatılmıştır⁵⁰⁸. Öncelikle Erzurum-Uzunahmetler istasyonu arasındaki 22 km'lik kısmın normal hatta çevrilmesi düşünülmüştür. Çünkü bu kısımda yol bozuktur. 60 metre yüksekliğinde bir adet viyadük ve 1800 metre uzunluğunda bir tünel inşası gerekmektedir. Bu bölüm bitirilebilirse yolun zor olan kısmı da bitirilecektir. Bu fikirler doğrultusunda ilk olarak 13 Aralık 1939 tarih ve 3745 nolu kanunla Erzurum-Uzunahmetler istasyonuna kadar uzatılması için 25 milyon TL ödenek verilmiş ama Nafia ve Maliye Vekaletleri arasındaki görüş farklılığından dolayı inşaata başlanamamıştır. II Dünya Savaşının da etkisiyle 2 Ağustos 1944 tarihli 4643 sayılı kanunla Erzurum-Sarıkamış hattının normal hatta çevrilmesi için 40 milyon TL ödenek verilmesine karar verilmiştir⁵⁰⁹.

İnşaat ancak 1948 yılında başlamıştır. Hattın Erzurum-Uzunahmetler (22 km) bölümü Şubat 1949 yılında bitirilmiştir. Uzunahmetler-Hasankale (42 km) kısmı ise 20 Aralık 1949 yılında Hasankale-Horasan (45 km) kısmı ise 1 Ocak 1951 yılında işletmeye açılmıştır⁵¹⁰.

Hatlar; detaylı olarak inceledikten sonra, yapılan hatların genel özellikleri maddelenecek olursa;

- 1923-1950 yılları arasında yapılan hatlara bakıldığında 1200 km ye yakın kısmının yabancı şirketler tarafından yapıldığını görülmektedir. Kalan hatlarda Türk müteahhitlere ihale edilmiştir. Yabancı Şirketlere inşaa edecekleri hatlar bütün olarak verilmiştir. Türk müteahhitlere ise sadece hatlar bölüm bölüm verilmiştir. Sadece Sivas-Erzurum hattı istisnadır. Bu hat Türk müteahhitlerinin yüz akı ve referansıdır.

⁵⁰⁸ Günçan, a.g.e., s.69.

⁵⁰⁹ Yıldırım, a.g.e., s.116.

⁵¹⁰ Onur, a.g.e., s.60, Atik, a.g.e., s.83.

- Hatların etüd, plan ve projeleri Nafia Vekaleti tarafından yapılmıştır. İdaresi de bakanlığın uktesindedir ve inşaa işleri şirketlere Türk müteahhitlere emanet usulü ile verilmektedir.

- Yeni hatların yapımında hem iktisadi hem de siyasi faydalar göz önünde bulundurulmuştur. Örnek verilecek olursa, Türkiye ile modern kara ulaşımı bulunmayan Irak ve İran'a demiryolunun bağlanması ihtiyacı, hammadde merkezleri ile yeni fabrikaların kurulduğu muhitleri, özellikle de en temel enerji kaynağı olan kömür havzalarını tüketim merkezlerine bağlayan demiryollarına öncelik verilmesi, Divriği'deki demir cevheri Karabük'e; Ereğli havzasındaki taş kömürü Karabük'e ve diğer ihtiyaç merkezlerine hızla ve ekonomik bir biçimde iletilebilmesidir. Bu hedefler başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

- Yabancı şirketler, yaptıkları demiryolu hatlarının alt yapı ve üst yapı malzemelerini (ray, travers, yol malzemelerini) kendileri sağlarken, Türk müteahhileri sadece yolun yapımını üstlenmiş, yapı malzemeleri ise devlet tarafından sağlanmıştır.

- 1923 yılında demiryolu şebekesinin % 75'i Ankara'nın batısında iken, 1950 yıllarında bu rakam %40' düşmüştür. Cumhuriyet Dönemine bakıldığında inşa edilen hatların % 75'i Ankara'nın doğusunda iken, % 25'i batısındadır. Afyon-Burdur, Bozanönü-Isparta, Kütahya-Balıkesir hattı hariç, inşa edilen diğer hatlar Ankara'nın doğusundadır.

- Hatlarda 1924-1929 yılları arasında demir travers kullanılırken, bundan sonraki yıllarda ahşap travers kullanılmıştır.

- 1926 yılına kadar yavaş giden demiryolu yapım işleri, yabancı şirketlerin kredi bulmaları ve iç borçlanmalarla hızlanmış ama yeterli mali gücü olmayan bu şirketler ya hatları bitirememişler ya da hatları istenilen şartlarda yapamamışlardır. Bu hatlar kısa süre sonra onarım istemişlerdir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti de daha sonra ki yıllarda tercihini mali olarak büyüyen, gelişen ve tecrübe kazanan Türk müteahhitlere vermeye başlamıştır. Bu Türk müteahhitler her dönem büyümeye

devam etmişler sadece demiryolu inşası değil Türkiye'nin büyümesi ve kalkınması için her alanda öncülük yapmışlardır.

- Demiryolları inşaatına savaş yıllarında da devam edilmiş, özellikle Diyarbakır - Siirt -Kurtalan hattının tamamlanması sağlanmıştır. Ancak önceki döneme göre inşaatla bir yavaşlama görülmektedir. Gerçekten, 1939'da 7324 km. olan demiryolu uzunluğu, 1945'te 7515 km. ye çıkmış, artış 6 yıl içinde 191 km. den ibaret kalmıştır.

- En büyük sıkıntı, çekme araçlarını onarma durumunun yetersizliğinden 20-30 yaşındaki lokomotifler bakıma alınamamış, alınanların sayısı 160 gibi küçük bir rakamda kalmıştır. Bu nedenle demiryolu sistemi, II. Dünya Savaşı'ndan nispeten eskimiş ve yıpranmış olarak çıkmıştır.

- Savaş sırasında, işletme el emeği ücretleri ve malzeme fiyatları yükselmiştir. Bu yüzden işletme maliyetleri de % 50'ye yakın bir artış göstermiştir. Nakledilen eşyanın kıymeti üç katma yükseldiği halde, işletme masraflarının karşılanması ve olanaklar dahilinde kalkınmanın sağlanabilmesi için tarifelerde ancak % 75 gibi bir zamlarla yetinilmiştir.

Sonuç olarak 1923-1950 yılları arasındaki demiryolu inşasına ve işletmesine bakıldığı zaman Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri ülkenin her yerine şimendifer (demiryolu) politikası çok zor şartlar altında başarılmıştır. Bu Türk idarecilerin, Türk mühendislerin, Türk işçilerin, Türk memurların kısacası her şeyi Türk olan bir Cumhuriyet'in başarısıdır.

1923-1950 yılları arasındaki demiryolu hat yapımını incelediğimiz de bu dönemi üç farklı dönemi görmek mümkündür. 1922-1927 yılları arasındaki sınırlı olanaklarla demiryolu yapımı dönemidir. 1927-1933 yılları arası ise finansman sağlamak koşulu ile demiryollarının yapımını yabancı müteahhitlere verildiği dönemdir. Serbest Cumhuriyet Fırkasının en büyük muhalefeti bu konudur. Bu dönemde yabancı müteahhitlere verilen hatların fahiş fiyatlı olduğunu ve ulusal bir politikaya ters düşüklerini ateşli bir şekilde savunmuşlardır. Üçüncü dönem ise 1933

yılından 1950 yılına kadar olan kısımdır. Bu dönemde demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gidilmiş ve tamamen yerli müteahhitlerin ihaleleri kazandığı dönem olmuştur. Böylelikle de sadece ulaşım sistemi olan demiryolları gelişmemiş, Türkiye’de büyük yerli bir müteahhit sınıfı oluşmuştur.

Bu yıllar arasında dünya’ya baktığımız zaman hat uzunluğu alt yapı ve üst yapı olarak Türkiye hem Amerikanın hem de Avrupa ülkelerinin gerisindedir. Avrupa’da ve Amerika’da demiryolu şirketleri 1933 lü yıllardan sonra hızları saatte 160 km ye kadar çıkabilen trenlerle işletme yapmaya başlamışlardır. II. Dünya savaşı bu ilerlemeyi durdurmuş savaştan sonra Japonlar saate 145 km ye hızla giden trenler imal etmişlerdir. Dünyanın ilk hızlı treni ni 1959 yılında imal etmeye başlayan Japonlar 1964 yılında Tokyo-Osaka arasında hızlı trenle 200 kilometre hıza kadar çıkmışlardır.

IV: BÖLÜM

A. TÜRKİYE CUMHURİYETİ SINIRLARI İÇERİSİNDE KALAN YABANCI ŞİRKETLERİN ELİNDEKİ HATLARI SATIN ALINMASI

Birinci Dünya Savaşı'na girerken devlet İngiliz şirketine ait İzmir-Aydın, Fransız şirketine ait İzmir-Tire ve devam hatları, Fransız şirketine ait Suriye demiryolları, Belçika şirketine ait Bursa-Mudanya hatlarına el koymuştur. Alman ve Avusturyalılar tarafından işletilen Anadolu-Bağdat demiryoluna ve Trakya'daki hatlara müdahale etmemiş ve şirketler işletmeye devam etmişlerdir. Savaşın sonunda Osmanlı'nın yenilmesi üzerine bu hatlar kendi şirketleri tarafından tekrar işletilmeye başlanmış; Trakya hatlarını Fransa, Anadolu-Bağdat hatlarını ise İngilizler işgal etmişlerdir.

Milli Mücadelenin başlaması ile hakim olduğumuz bölgelerde demiryolları, daha önce belirttiğimiz gibi, 19 Temmuz 1920 tarihinden itibaren Eskişehir'de kurulan Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü'nün yönetimine geçmiştir. Yönetime geçen hatlara baktığımız zaman;

- Anadolu hattının 925 kilometrelik kısmı
- Bağdat hattının 325 kilometrelik kısmı
- İzmir-Turgutlu hattının 223 kilometrelik kısmı Toplam 1474 kilometredir.

TBMM Hükümeti idaresine geçen hatlar askeri komutanlıklara bağlı Askeri Hat Müfettişleri tarafından, Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün kontrolünde yürütülmüştür.

Savaşın sona ermesinden sonra 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Anlaşmasına göre çizilen sınırlarımız içerisinde kalan hatlarımız şunlardır.

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| - Anadolu Hattı: Haydarpaşa-Kütahya | 1030.659 km |
| - Bağdat Hattı: Konya-Adana | 1034.408 km |
| - İzmir-Aydın Hattı: | 608.584 km |
| - İzmir-Tire,İzmir-Bandırma Hattı | 702.696 km |
| - Trakya Hattı: Sirkeci-Hudut Hattı | 280.962 km |
| - Edirne-Karaağaç Hattı | 2.593 km |
| - Edirne-Karaağaç Hattı | 7.137 km |
| - Babaeski-Kırklareli Hattı | 45.394 km |
| - Mudanya-Bursa Hattı (dar hat) | 41.110 km |
| - Ilıca Palamut Hattı (0.60) | 29.000 km |
| - Erzurum-Sarıkamış-Kükürtlü (0.75) | 231.000 km |
| - Sarıkamış-Kars Hudut | 123.444 km |

Bu hatların toplamı 4.188. kilometredir⁵¹¹.

Lozan Anlaşmasında ülkenin sınırları içerisinde kalan ve yabancı şirketlere ait demiryolu hatları için 108. madde de şu şartlar kabul edilmiştir.

“1. Bütün demiryollarının yapıları ve tesisleri bütünüyle mümkün olduğu kadar iyi durumda bırakılacaktır.

2. Kendisine özgü tekerlekli araç ve gereçleri olan bir demiryolu şebekesi bütünüyle Osmanlı İmparatorluğundan ayrılmış bir ülkede bulunmakta ise, bu araç ve gereçler 30 Ekim 1918 dökümüne (envanterine) göre eksiksiz olarak bırakacaklardır.

3. İş bu Anlaşma gereğinde yönetimi bölüşülmesi, demiryolunun çeşitli kolları kendilerine verilen işletmeler arasında dostça anlaşmayla yapılacaktır. Bu anlaşmada, 30 Ekim 1918 tarihli son döküme göre, bu demiryolları üzerinde kütüğe

⁵¹¹ Günçan,a.g.e.,s.54-64.,Onur,a.g.e.,s.61-62.

geçirilmiş bulunan araç ve gereçlerin önemi, hizmet hatlarını da kapsamak üzere demiryollarının uzunluğu, trafiğin niteliği ve önemi göz önünde tutulmak gerekir. Anlaşmaya varılamazsa uyuşmazlıklar hakemlik yolu ile çözülecektir. Bu hakemlik, gerekirse her kesime bırakılacak yolcu ve yük vagonlarını belirtecek, bunların teslim şartlarını saptayacak ve şimdiki işyerlerine taşınan araç ve gereçlerin sınırlı bir süre boyunca günlük bakımı için gerekli göreceği düzenlemeleri yapacaktır.

4. Donatım depoları, demirbaşlar ve takımlar, tekerlekli araç ve gereçlere uygulanan aynı şartlar içinde bırakılacaktır⁵¹². Denilmiştir.

Gene Lozan Anlaşmasında demiryolu hatlarının yabancı şirketlere devri ile ilgili 12 numaralı protokolüne göre ise, Osmanlı Devleti döneminde verilen imtiyazların tanınması için; 6 aylık süre içerisinde şirketlerle söz konusunu şartlardaki görüşmelerle değişiklik yapıp anlaşılması, anlaşma sağlanamazsa eski sözleşmelerin iptali ve seçilecek bilirkişilere verilmesi konusunda anlaşılmıştır. Bilirkişinin tespit ettiği şartları bir tarafın kabul etmemesi durumunda hükümet eski sözleşmeden doğan zararları uzmanların raporları doğrultusunda ödemeyi kabul etmiştir. Bir yıl içinde anlaşma sağlamazsa, taraflar iki yıllık bir zaman içerisinde iki bilirkişinin raporu doğrultusunda hareket edeceklerdir. Gene anlaşma sağlamazsa İsviçre Federal Hükümeti tarafından bağımsız Kurtuluş Savaşı'na katılmamış ülke vatandaşlarından olmayan üç kişilik bir listeden bir üçüncü bilirkişiye başvurulması karara bağlanmıştır⁵¹³.

Bu şartlar altında Türkiye Cumhuriyeti şirketleri görüşmeye davet etmiş, görüşmeler sonucunda Anadolu Demiryolları ile Bağdat Demiryollarının Konya-Yenice kısmı hariç Aydın Demiryolu şirket yöneticilerinin isteği doğrultusunda 01.11.1922 yılında İngilizlere, İzmir-Kasaba Hattı Fransızlara devredilmiştir⁵¹⁴. Daha sonrada sırası ile diğer hatlar şirketlere devredilmiştir. Anadolu Demiryolları

⁵¹² Seha L.Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**, İkinci Takım-Cilt II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s.39-40

⁵¹³ Geniş Bilgi İçin Bkz;Reha Parla, **Belgelerle Türkiye Cumhuriyetinin Uluslar arası Temelleri Lozan Montrö Türkiye'nin Komşularıyla İmzaladığı Başlıca Belgeler**, Özdilek Matbaacılık, Nisan-1987, Lefkoşa.

⁵¹⁴ Tekeli,İlkin.,**a.g.m.**,s.128-130.

ile Bağdat Demiryollarının Konya-Yenice kısmı devlet tarafından işletilmeye devam edilecektir⁵¹⁵.

Türk devriminin hem ekonomik hem de siyasi prensiplerine dayanarak çalışan ulusal demiryollarımızın yanında, yabancı şirketlerin iş yapması siyasal ve ekonomik durum ve sonuçlar bakımından uygun değildir. Büyük bir ekonomik kalkınma içinde bulunan yurdumuzda, ulusal bir ekonomi planı başarılmaya çalışılırken, bu kalkınmanın en büyük taşıyıcı gücü olan demiryolu ağlarımızın arasında yabancı şirketlerin bulunması yeni siyaset anlayışımıza uymuyordu.

İmtiyazlı şirket yollarının devlet eline geçmesiyle ulusal ekonominin kazandığı değeri anlamak için, bu yollar satın alınırken geçtikleri bölge halkının yaptığı gösterinin derin anlamına biraz dikkat etmek yeter. Bu şirketlerin halkın ve yurdun menfaatlerine ne kadar aykırı çalıştığı buradan açık olarak anlaşılır. Her ne pahasına olursa olsun en çok verimi bulmaktan başka bir şey düşünmeyen şirket işletmeleri yerine, halka daha çok faydalı olmak için çalışan devlet işletmesinin geçmesiyle ulusal ekonominin kazandığı fayda çok büyüktür. Bundan başka tarife birliği ve iş birliğinin doğuracağı fayda ve kolaylıkları ayrıca yazmak gerekmez. Devlet demiryolculuğumuzun ana prensibi; her şey halk için, her şey ulusal ekonomi içindir⁵¹⁶. Bu sebeplerden demiryolu başta olmak üzere bütün kamu hizmetlerinde yabancı özel sermayenin tasfiyesi bu şartlarda başlamıştır.

Bu tasfiye başka bir isimle demiryollarının millileştirilmesi, bir çok ülkede olduğu gibi hatlara el koyma ve borçların ödenmemesi şeklinde değil, iki tarafın anlaşması ve borçların anlaşma hükümlerine göre ödenmesi şeklinde olmuştur. Bu ödeme şekli de bazen anlaşılan ülkenin para birimi ile olmuş, bazen de TL olarak ödenmiştir. Ayrıca ödemelerin faizleri ve ödemelerindeki vade sayısında her şirketle farklı olarak anlaşılmış ve paraları da mutlaka ödenmiştir. İşte bu şartlar altında Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri demiryollarını millileştirmeye başlamıştır. Başvekil İsmet İnönü Sivas'ın açılış töreninde millileşme ile ilgili şunları söylemiştir.

⁵¹⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s.123-124.

⁵¹⁶ Demirel, **a.g.m.**, s.45.

“Şimendiferleri devletleştirmekte milli siyasetçe, milli iktisatça o kadar çok faydalar tecrübe ettim ki, mümkün oldukça her yeni hattı devlete mal etmek vazifemdir”⁵¹⁷. Demişdir.

B. MİLLİLEŞTİRİLEN HATLAR

1. İzmir-Aydın Hattı'nın Satın Alınması

İzmir-Aydın-Dinar-Eğirdir'e kadar uzanan şubeleri ile 609 kilometre uzunluğa sahip olan bu hattın sahibi olan Ottoman Railway adlı İngiliz şirketine Lozan Anlaşması'na göre devir edilmiştir⁵¹⁸. Yapılan görüşmeler sonucunda 3 Temmuz 1923'te şirketle bir sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre, 1 Aralık 1914'ten 1 Şubat 1919'a kadar, hattın Hükümet tarafından işletilmesinden doğan borç; ikisi şirket, ikisi devlet tarafından tayin edilecek bir komisyon tarafından tespit edilecektir. Yine bu sözleşmeye göre şirket, kağıt para esasına göre 5 misli zam yapacaktır. Ayrıca 30 Eylül 1923'e kadar bu tarifieden % 25 tenzilat yapılacaktır. 30 Eylül 1923'ten sonraki tarifeler ise, ikisi şirket ikisi de hükümet tarafından tayin edilecek 4 üyeden oluşan bir komisyon tarafından, şartlara göre yeniden tespit edilecektir. Bu tarifeler de 6 ayda bir gözden geçirilerek şartlara göre değiştirilebilecektir⁵¹⁹.

1933 Yılına kadar şirketle ilişkilerde herhangi bir sorun yaşanmamış, hükümet de bu dönemde hattı satın almak için herhangi bir girişimde bulunmamıştır. Bulunmaya gerek kalmadan da bu hat, aşağıda anlatılan bazı hadiselerin oluşumu ile kendi kendine Devlet eline geçmiştir. Bu sebepler şunlardır:

1. Afyon – Antalya yolunun Hükümet tarafından yapılmaya başlanması. 1933 senesinde Hükümetin 2134 numaralı kanunla Afyon – Antalya hattının inşası için izin aldığını gören Aydın şirketi, 1906 tarihli munzam mukavelesinin ikinci

⁵¹⁷ H.K., “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü”, **a.g.m.**,s.1008.

⁵¹⁸ Onur,**a.g.e.**,s.62.,H.K., “Cumhuriyet Bayramımızın 10 uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, **a.g.m.**,s.465.

⁵¹⁹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.134-135.

maddesine dayanarak bu teşebbüsü protesto etmiştir. Bu maddeye göre Hükümet Afyon'dan Antalya'ya bir demiryol inşası için, başka bir kimseye veya şirkete imtiyaz veremeyecektir. Bu hattın hükümet tarafından yapılması kararlaştırıldığına göre bu işte mukaveleye aykırı bir durum olmadığı şirkete bildirilmiş ise de şirket müracaatından vazgeçmemiş, Sütlaç – Eğirdir mıntıkası nakliyatının yeni hatta geçeceğini ve bu yüzden zarara uğrayacağını öne sürerek tazminat istemeğe kalkışmış ve hükümetin buna da yanaşmadığını görünce bu ihtilafın hakeme verilmesini istemiştir.

Hükümet; imtiyaz mukavele ve şartnamelerinde bu işi hakeme götürecek bir madde olmadığını şirkete bildirmekle beraber bu ihtilaf konusu üzerinde görüşmeye hazır olduğunu şirkete bildirmiş ve dört ay süren bu görüşmeler nihayetinde bu mukavele meydana gelmiştir⁵²⁰.

2. Şirketin mali durumuna bakarsak, 1850 tarihli ve İzmir ile Aydın arasında bir demiryolu inşasına dair olan ilk mukavele, şirketin koyduğu sermayeye en az yüzde altı bir gelir temini esasını üzerine yapılmış idi. Hat uzadıkça mukaveleyi diğer mukaveleler takip etmiştir. Bunlardan 1888 tarihli mukavele, hattın Hükümetin teminatı ile işlemesi esasını kaldırmış; yalnız o zamana kadar teminattan ve diğer hesaplardan Hükümetin şirkete karşı borçlandığı 650,000 İngiliz liralık bir borca faizsiz olarak hattın bedeli karşısında ödenmek üzere hükümete tahmil etmiştir. Aynı mukavele, hattın satın alınma tarihinin 1935 senesine ve hattın Eğirdir'e kadar uzatılmasını kabul eden 1906 tarihli mukavele de bu müddeti 1950 senesine kadar uzatmıştır. 1929'dan sonraki senelerin hasılatı, faizine bile yetişmemeğe başlamış ve şirket bu faizleri ihtiyat akçası ile karşılamağa mecbur olmuştur. İngiliz lirası, altın esasını bırakarak, yüzde kırk derecesinde kaybetmesine rağmen bu kötü durum devam etmiştir. İşte şirket, bu iki durumu göz önüne alarak mukaveleye göre hükümetin satın alma hakkının gelmesine daha 15 sene varken hattı satmağa razı olmuştur⁵²¹.

⁵²⁰ **Demiryolları Dergisi**, Haziran-Temmuz 1935 , Sayı 124-125,C:11.,s.175-176.

⁵²¹ "Demiryolları Dergisi", **a.g.m.**,s.175-177.

Görüşmelere 1 Ocak 1935 yılında başlanmıştır. Görüşmelerin hemen başında şirket 5.216.000 sterlinlik bir hesap çıkarmışlardır. Daha sonra bu rakam 3.885.000 İngiliz lirasına kadar inmiştir⁵²². Hükümetin borçları hariç olmak üzere mukavelenin tespit ettiği bedele yakın olan bu rakam üzerinde görüşmeler yapılmıştır. Bilhassa bu hattın satın alma taksitinin, hattın işletmesinden elde edilecek safi hasılatı çok aşmaması lazım geleceği prensibi üzerinde ısrar edilmiştir. Nihayet mağazalarda mevcut eşya ve malzeme için, hiçbir bedel verilmemek şartıyla yüzde 7,5 faizli 1.825.840 İngiliz liralık bir sermaye borcu üzerinde mutabık kalınmıştır. Bu borcun 40 senede itfa etmek üzere, senelik taksidi 146.440 İngiliz lirasıdır⁵²³. 30 Mayıs 1935 tarihli 2745 sayılı kanunla Aydın demiryollarının satın alınması meclis tarafından onaylanmıştır⁵²⁴. Hat 1 Haziran 1935 yılından sonra Türk Devletinin malı olmuştur⁵²⁵.

Hattın sabit tesisatı, bütün malzemeleri, demirbaş eşyası, mağaza mevcutları, hususi binaları ve İzmir'deki iskeleleri bugünün rayicine göre en az yirmi beş milyon liralık bir bedeli bulunmasına göre kabul edilen anlaşma bedeli hattın bedelinden çok aşağı bulunmaktadır.

Ege Bölgesi yollarının devlet işletmesine geçmesiyle bu en verimli ve dış ihracatımız üzerinde çok büyük rol oynayan bölgenin özel ekonomi şartlarında uygun değişmeler hemen yapılmıştır. Küçük bir örnek olarak bu bölgenin karakteristik ürünlerinden olan ve bir yıllık ihracat tutarı 25.000 tona yükselen meyan kökü için, % 42-51 nispetinde tenzilatlı tarifeler yapıldığını söyleyebiliriz. Bu demektir ki, yeni tarifelerle taşınan ürünlerin değeri bu geniş nispetinde artmıştır. Bu hattın devlet işletmesine geçmesiyle halk ve ulusal ekonomi büyük fayda ve kolaylıklar görmüştür.

Pek açık olarak görülüyor ki, İzmir yolunun şirket elinde bulunduğu 1933-1934 yılı içindeki geliri ile devlet işletmesinde bulunduğu 34-35 yılı içindeki geliri

⁵²² Yıldırım, a.g.e., s.136.

⁵²³ Ali Çetinkaya, "Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İlerde Yapılacak İşler", **Demiryolları Dergisi**, Mart 1937, Sayı:146,C:13,s.2. **Demiryolları Dergisi**, Haziran-Temmuz 1935 , Sayı 124-125,C:11.,s.176-177.

⁵²⁴ Tekeli, İlkin, a.g.m., s.147., Çolak, a.g.m., s.12.

⁵²⁵ Çolak, a.g.m., s.12.

arasında, devlet işletmesinin karına 549.805 liralık bir fazlalık vardır. Burada daha açık görüyoruz; şirket zarar etmiş, devlet kazanmıştır. Şirketin idaresinde ulusal ekonomi de güçlük çekmiş ve zarar vermiş devlet işletmesinde kolaylık görülmüş ve faydalanmıştır⁵²⁶.

Ayrıca bu hattaki yolcu taşıma rakamlarına bakacak olursak da hattın millileşmesinden sonra oranın ne kadar yükseldiğini görebiliriz. 1933 Yılında şirket hattı işletirken taşınan yolcu sayısı 1.110.000, gene şirket işletirken 1934 yılında rakam 1.087.000 yolcudur. 1935 Yılında hat millileştikten sonra rakam 1.686.000 sayısına ulaşmıştır. Millileştirme gerçekleştikten sonra yolcu taşıma sayısı %50 artmıştır⁵²⁷.

2. İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattının Satın Alınması

İzmir-Kasaba hattı Kasaba şimendiferleri adı altında toplanan hatlardan oluşur. Bu hatların da üç kısma ayrıldığı görülmektedir. Bunların birincisi İzmir-Bornova, ikincisi İzmir-Kasaba-Manisa-Soma kısmıdır. Bu hat, önce bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilmiştir. Fakat birtakım anlaşmazlıklardan sonra yeni şirkete (Fransız) devredilmiştir. Son kısım hat da Soma - Bandırma arasında inşa edilmiştir ki, şirketin kendisi tarafından inşa edilen bu hat 180 km.dir. Şirket hattı inşa ederken devlet, karşılığını bir istikrazla sağlamıştır.

703 Kilometrelik İzmir-Kasaba ve temdidi hatları Fransız şirket tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir⁵²⁸. Lozan Anlaşması'dan sonra şirketle yapılan görüşmeler sonucunda 1 Ocak 1927 yılından geçerli olmak üzere 6 yıllık intibak sözleşmesi yapılmıştır. Devletin satın alma hakkı saklı olarak, altı yıl sonundaki bir yıl içerisinde yeni bir sözleşme imzalanacaktı. Anlaşma olmazsa hakeme gidilecek ve

⁵²⁶ Demirel, a.g.m., s.45.

⁵²⁷ Ali Rıza Erdem, "Bayındırlık İşleri", **Demiryolları Dergisi**, 30 SonTeşrin 1936, Sayı:14, C:12, s.487.

⁵²⁸ H.K., "Cumhuriyet Bayramımızın 10 uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış, a.g.m., s.465.

şirketin masrafi çıktıktan sonra kardan %60 devletin olacaktı.Zarar durumunda ise devlet zararı karşılayacaktı.⁵²⁹

İntibak sözleşmesinin sona ermesinden sonra yapılan görüşmelerde şirketin ağır şartlar öne sürerek, hiç bir iyileştirme yapmadan mukavele imzalamak istemesi üzerine anlaşma sağlanamamıştır. Bir yılın dolması üzerine hakeme gitmek isteyen şirkete Türk Hükümeti hattı satın almak istediğini 27 Şubat 1934 tarihinde bildirdi. Şirket her malzemenin tek tek ele alınması ve fiyat çıkarılmasını istemiş, hükümetse hattın tamamı üzerinde bir fiyat belirleme çalışması yapmak istemiştir. Görüşmeler uzun sürmüş ve 26 Mayıs 1934 tarihinde satış sözleşmesi imzalanmıştır. 31 Mayıs 1934 tarihinde 2487⁵³⁰ numaralı kanunla, hat 1 Haziran 1934 tarihinden itibaren Türk Devleti'nin malı olmuştur⁵³¹.

31 Mayıs 1934'te Büyük Millet Meclisi'nde İzmir-Kasaba temdidi demir yollarının satın alınması mukavelesinin onayı münasebetiyle, Naifa Vekili Ali bey şu beyanatta bulunmuştur: “İzmir – Kasaba ve temdidi hattının satın alınması müzakeresinin neticesini biliyorsunuz. Hat satın alınmıştır. Teslim almak üzere demiryolları idaresinden bir heyeti yola çıkardık. Tesellüm etmeğe başlayacağız. Ancak mukavelenin bir an evvel tasdik edilmesi zaruridir. Bu mukaveleyi ve ona ait kanun lahiyalarını Meclis-i Ali'ye takdim ettik, tevzi edildi. Bunun da müstacelen müzakeresinde istirham ederim. Buna mütemmim olmak üzere mübayaa olunan hattın işletilmesi için ve oradaki memur ve müstahdemlerle, eşyaya ait bir takım muamelelerin yapılması için gene bir kanuna ihtiyaç hasıl olmuştur. Onu da taktim ettik. Bu da beraber tetkik ve müzakere edilsin. Hat, son zamanlardaki açığı ile bizi 500 bin küsür lira kilometre tazminatına mecbur tutuyordu. Dolayısıyla hattın esas mukavelelerini tetkik ederek, hattın satın alınmasına doğru gitmeği hükümetimiz tercih etti. Ve buna karar verdi”. demiştir⁵³².

⁵²⁹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.133.

⁵³⁰ H.Yakup, “Demiryollarımız ve Büyük Sanayi” **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1934, Sayı: 114, C:10,s.384.,Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.147.

⁵³¹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.134.,Çolak,**a.g.m.**,s.12.,Onur,**a.g.e.**,s.61.

⁵³² Nafia Vekili Ali, “Demiryollarını Devletleştiriyoruz İzmir-Kasaba Hattını nasıl Aldık?”, **Demiryolları Dergisi**,Temmuz 1934, Sayı: 113,C:10,s.317.

İzmir – Kasaba ve temdidi hatlarının şirketle imzalanan başlıca esasları şunlardır:

Şirket bütün malzeme ve işletme için bütün malzemeleri, eşya ve gayrimenkul malları ve üçüncü şahsa ait olan gayrimenkul malları ile beraber hükümete teslim edecektir. Hükümetin satın alma işi, 1 Mayıs 1934'ten itibaren kabul edilmekte olup, bu tarihten itibaren işletme kar ve zararı hükümete bırakılmaktadır. Diğer şahıslar ve memurlarla da anlaşılmış olup bu tarihten itibaren mukavelelere göre olan borç ve haklar hükümetçe karşılanacaktır. 1 Mart 1934 tarihinde şirketteki müstahdem memurlar bütün hukuk ve kıdemleriyle hükümete intikal etmektedir⁵³³.

Memurlarla şirket tarafından oluşturulan olan tekaüt sandığı hesabın da da 46 bin lira ile 10 bin lira kadar tutan ihtiyat sandığı parası hükümete teslim edilecektir. Hatların ve müştemilatının ve gayrimenkullerin bütün senetleri şirket yedinde mevcut olduğu şekilde hükümete teslim olunmaktadır. 1 Mart 1934 tarihinden itibaren işletmeye ait muhasebe kayıtları ve arşiv hükümete teslim olunacaktır⁵³⁴.

Şirketin bu suretle hattı bütün her şeyi ile hükümete devir ve tesliminden sonra hükümet; 50 yılda ödenmek üzere yüzde yetmiş faizli, ikinci sıra Türk borcu tahvilleri nam ile 162 milyon 468 bin Fransız Frangı olan tahvilleri şirkete teslim etmeyi taahhüt etmektedir. Bu tahvillerin her birinin fiyatı 500 franklık 324.936 adet birer tahvilden oluşmaktadır. Ödemeler Osmanlı Bankası'na yılda iki kez yarı yarıya yapılacaktır. Tahviller her türlü resmi vergiden muaftır. Ve bu tahviller, 9 sene sonra daha az faizli diğer tahvillerle değiştirmek hakkı devletçe muhafaza edilmektedir⁵³⁵. Hat, Frankın o günkü değeri ile 14.957.000 tl ye satın alınmış oluyordu⁵³⁶.

⁵³³ **İzmir-Kasaba ve Temdidi Hatları Satın Alındı**, Demiryolları Dergisi, Mayıs – Haziran 1934, Sayı: 111-112, C:10. s.289-290.

⁵³⁴ “İzmir-Kasaba ve Temdidi Hatları Satın Alındı”, **a.g.m.**, s.289-290.

⁵³⁵ Nafia Vekili Ali, “Demiryollarını Devletleştiriyoruz İzmir-Kasaba Hattını nasıl Aldık?”, **a.g.m.**, s.317.

⁵³⁶ Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, **Demiryolları Dergisi**, II Teşrin II Kanun 1943, Sayı:224-226,C:19,s.67.,Onur,**a.g.e.**,s.64.

Bu hatlar, İzmir- Bandırma ve İzmir – Afyon olmak üzere iki istikamette gitmekte ve 710 kilometredir. Bu hatlar tazminatlı hatlardan olduğundan hükümet, her sene 500-600 bin lira tazminat vermekteydi. Hükümet bu tazminat yerine 30 sene müddetle her sene bir milyon lira vermek suretiyle hatları satın almaktadır. Bu şirket, üreticileri zor duruma bırakan tarifeler uygulamış, buna rağmen de zarar ederek devleti kilometre garantisi karşılığında 500.000 tl ödemek zorunda bırakıyordu⁵³⁷. Hat alındıktan bir süre sonra gelirden önemli bir artış görülmüş, 1933 yılı geliri 2.5 milyon lira iken; 1935 yılında 3.5 milyon liraya yükselmiştir⁵³⁸.

Bu hattın, devlet tarafından işletilmeye başlaması ile hem vatandaş hem de ülke yararına bir çok faydalar kendini göstermiştir. Bunları yazacak olursak;

- İzmir-Kasaba hattında 1933 yılında şirket hattı işletirken taşınan yolcu sayısı 337.000 iken, 1934 yılında devletin işletmeye başlaması ile bu sayı 620.000 kişiye yükselmiş 1935 yılında bu rakam 834.000 sayısına ulaşmıştır. Hattın satın alınması ile tarife düzenlemeleri ve indirimlerle yolcu sayısı %150 artmıştır⁵³⁹.

- Manisa – Bandırma arasında yolcu tarifelerinin % 50 tenziline;

- İzmir – Alaşehir, İzmir – Samsun halk tenezzüh trenlerinin çok ucuz bir tarife ile işletilmesine;

- İzmir – Karşıyaka, İzmir – Bornova banliyö trenlerinin adetlerinin çoğaltılarak burada % 50 ye yakın tenzilatlı yolcu tarifesinin tatbikine;

- Aylık ucuz biletlerin verilmesine ;

- Aynı esaslar dairesinde, Haydarpaşa – Sapanca , Ankara – Çankırı, Samsu

⁵³⁷ Tekeli, İlkın, a.g.m., s.149.

⁵³⁸ “İzmir-Kasaba ve Temdidi Hatları Satın Alındı”, a.g.m., s.288.

⁵³⁹ Erdem, a.g.m., s.487.

- Amasya, Kayseri – Tuzhisar, Sivas – Çermik trenlerinin de işletilmesine yol açılmıştır⁵⁴⁰.

İzmir – Kasaba hatlarının millileştirilmiş olması dolayısıyla İzmir ve havalisi büyük faydalar yaşamaktadır.

3. Şark Demiryolları'nın Satın Alınması

Daha önceki bölümlerde anlatıldığı gibi, emperyalist devletlerin siyasi rekabetleri dolayısıyla; bir taraftan Akdeniz'den Hindistan'a doğru yol açmak arzusu İngilizler tarafından takip edildiği gibi, diğer taraftan gene Avusturyalılar tarafından Ege Denizine ve Selanik'e doğru inmek zarureti ile bir takım siyasetler takip edildi. Bunun sonucu olarak da Şark Demiryolları imtiyazı verildi.

Osmanlı Devleti'nin uyguladığı demiryolu siyasetinin, içinde bulunduğu mali durum dolayısı ile istediği sonucu elde etmesi mümkün değildi. Bu durumun sonucu olarak, emperyalizmin tesiri altında bir demiryolu yapılmasını mecbur kılmıştı. İşte bu gibi siyasi sebepler ve mali sıkıntılar altında 1872'de Şark Demiryolları imtiyazı verildi⁵⁴¹. Baron Hirş'e verilen imtiyaz, onun tarafından başka birine verilmek istendi. Fakat Hükümet bunu kabul etmedi ve inşaat sermayesi devlet tarafından verilmek üzere, 1872'de gene Baron Hirş'in inşaat ve işletme şirketine imtiyaz verildi⁵⁴².

Hatların tahmini toplamı 3000 kilometre olacaktı ve hattın imtiyaz müddeti de hatların bitmesiyle beraber başlayacaktı. 1872'de yapılacak hattın kilometresi başına şirkete 12.000, hükümete 8.000 altın frank verilecekti. Kilometre başına varidat 20.000 frangi geçerse fazlası yarı yarıya paylaşılacaktı. Mukavele bu şekilde düzenlenmişti. Zamanın ve devletin mali durumunun daha kötüye gitmesi üzerine 1885'de 23 milyon altın franklık bir istikraz daha yapılıyordu. Bu sefer kilometre

⁵⁴⁰ H.Yakup, "Demiryollarımız ve Büyük Sanayi", **a.g.m.**,s.384.

⁵⁴¹ "Şark Demiryolları Tar...",**a.g.m.**,s.4.

⁵⁴² Teoman,**a.g.m.**,s.117.

başına 7.000 frank şirkete veriliyor geri kalan hasılatın % 55'i şirketin, % 45'i de Hükümetin oluyordu⁵⁴³.

1894 Tarihinden itibaren, 64 sene imtiyaz müddetini hükümet kabul etmiş oluyor gerçekten imtiyazın 1908'den itibaren 50 sene olması kabul ediliyordu. Yani imtiyaz müddetinin 36 senesi imtiyaz başlamadan geçen müddet olmak üzere toplam 86 sene oluyor. 1908'de elli sene imtiyaz müddeti kabul edilince, 1958'e kadar Şark Demiryolları'nın işletilmesi imtiyazının devamı kabul edilmiş oluyordu. Baron Hirş ticari kaygıları ile Osmanlı devletini büyük borcun altına sokmuştur. Rumeli Demiryollarının Osmanlı Devletini toplam maliyeti, 2 milyar 800 milyon frank olmuş ve devlet bu borcu 1954 yılına kadar ödemiştir. Hirş öldüğünde arkasında 800 milyon franklık bir miras bırakmış, Osmanlı'da rüşvet ve yolsuzluğun kapıları ilk kez ardına kadar açmış ve daha sonraki gelen kuşaklara örnek teşkil etmiştir⁵⁴⁴.

Lozan imzalandıktan sonra Cumhuriyet Hükümeti şirketle adaptasyon mukavelesi yapmak üzere, diğer şirketlerle olduğu gibi bir anlaşma yapmıştır. Şirketin temsilcisi olarak Türkiye'ye gelen Veyil isimindeki şahıs ile Cumhuriyet idarecileri arasında yapılan görüşmeler sonucunda 4 Haziran 1929 yılında sözleşme imzalanmıştır. Bu mukaveleye göre; paranın değerinin düşmüş olmasından dolayı tarifelere 5 misli zam edilmesi, alacak verecek hesaplarının tetkiki için komisyon teşkili kararlaştırılıyor. Bu komisyona zamanında 1929 senesinde Nafia Vekaletinin müsteşarı tarafından hazırlanacak olan bu layiha 1927 senesinde Büyük Millet Meclisi'ne sevkediliyor⁵⁴⁵.

Bu layiha bütçe ve maliye encümenlerinde iki sene kadar kalmıştır. 1929 senesinde Recep Peker'in Nafia Vekilliği zamanında yeniden tahrir edilerek şu esaslar dahilinde bu mukavele yapılmıştır: Hattın toplamı 289 kilometredir. Ondan sonra Alpullu – Kırklareli 46 kilometre ve 3 kilometre de Karağaç – Edirne hattı

⁵⁴³ Engin, **a.g.m.**, s.493., Teoman, **a.g.m.**, s.117., H.K., **a.g.m.**, s.42., “Şark Demiryolları Tarihi”, **a.g.m.**, s.6-7., “Türkiye’de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler”, **a.g.m.** s.935., Engin, **a.g.e.**, s.51-60.

⁵⁴⁴ Engin, **a.g.m.**, s.697.

⁵⁴⁵ **Türkiye Demiryolları**, Demiryolları Dergisi, Mart 1929, Sayı :49, C:5., s.190.

vardır. Bir de Sirkeci – Yeşilköy ikinci hattı 18 kilometre ki, hepsinin toplamı 358 kilometredir⁵⁴⁶.

Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi adı altında, işletme masrafı ve sermayenin faizini devlet garanti ettiği için, 1929 ekonomik buhranını bahane ederek hem hattı iyi işletmiyor hem de hattın bakımını günün şartlarına göre uygun hale getirmiyordu. Durum Türkiye aleyhine her geçen zaman daha kötüye gidiyordu. Devlet 1958 yılına gelindiğinde 10-15 milyon TL borçlanmış olacaktı. Önemi büyük olan bu hattın hem işletilememesi hem de her geçen gün devlete zarar olarak yazılması üzerine hattın satın alınmak istendiği 27 Ocak 1936 yılında şirkete bildirildi. Ankara'ya görüşmeye gelen şirket yetkilileri ile 19 Ekim 1936 tarihinde müzakereler başladı⁵⁴⁷.

Görüşmeler, büyük mücadele içinde geçmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti yöneticileri ile şirketin istekleri arasında çok büyük farklılıklar olması görüşmelerin uzamasına yol açmıştır. İlk büyük problem şirketin sermayesinde çıkmıştır.

Hattın, esasında prensip olarak beşte biri şirketin parasını oluşturmuştur. Beşte dördü de devletindir. İnşaat parası 4/5'tir. Yani, 1929 senesinde müzakeresi yapılmış imza edilmiş olan bu mukavelenin kabul ettiği hat devletindir. Yani, asgari 20-25 milyon para ve sermayeyi içeren eden bir hattır. Buna mukabil şirketin bilahare yaptığı nizamnamede tespit edildiğine göre, 1931'de malzemelerin 6.400.000 TL sermayesi ve eşyanın kıymeti 1.600.000 TL sermayesi vardır. Bu esasta olan hattın itilafnamesi kilometre başına 12.000 altın farkı verilecek, ondan sonra hasılatı gayri safiyenin % 75'i şirketin % 25'i de devletin olacaktır. Şirketin nizamnamesine göre sermayesi 8 milyon liradır. Şirket ise 11 milyon Türk lirası istiyordu. İmtiyaz müddetinin tazminini de ayrıca istiyorlardı. Yani 1958 senesine kadar olan zaman için bu tazminatı istiyorlardı. Mukavelenin 36 senesi geçtiği halde

⁵⁴⁶ Şark Demiryolları Sirkeci Hattı, Demiryolları Dergisi, Mart 1930, Sayı:61,C:6,s.44. H.K., "Cumhuriyet Bayramımızın 10 uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış", a.g.m.,s.465. ,Onur,a.g.e.,s.62.

⁵⁴⁷ Yıldırım,a.g.e.,s.138-139.

50 sene daha tazminat istiyorlardı. Devlet ise tazminat olarak hiçbir şey verme taraftarı değildi⁵⁴⁸.

İkisi Devletten ikisi şirketten olmak üzere dört kişilik bir heyet oluşturuldu. Şirketin istediği ilk rakam 4.200.000 Türk lirası idi. Komisyonun incelemesi neticesinde rakam 2.692.000 liraya indi. Bu rakamda sadece makineler vardı. Motorlar, mobil edavat ve büroların eşyası için onlar 380 bin lira istemişlerdi. O da 235 bin liraya indi. Kömür, yağ ve saire gibi ne varsa faturalarına göre hesap edilecekti. Bu suretle, şirketin istediği 810 bin lira 390 bin liraya indi. Sonra Alpullu – Kırıkkale hattının taksitleri vardı. Bu zaten mukavelesindeki formüle göre tespit edilmiş olduğu için bir değişiklik yapılmadı, olduğu gibi kabul edildi. Bu hat şirket tarafından yapılmıştı. Parasını ödemek zorunluluğu vardı⁵⁴⁹.

Alpullu – Yeşilköy ikinci kısmı sonradan yapılmıştır. Bunun için 957 bin lira istiyorlardı. 1929 Mukavelesinde eski borçlardan dolayı şirket parayı devletten tahsil eder diyordu. Yapılan incelemeler sonucunda, daha önce ödendiğine dair belgeler bulundu ve bu para listeden çıkarıldı. Bu paranın tamamen ödendiğini ve hiçbir esası bulunmadığı tespit edilmiş ve bu suretle 954.000 lira ana paradan düşülmüştü⁵⁵⁰.

Şirket daha sonra ıslahat ve düzenleme için ilaveten 880.000 liralık bir şeyler yaptıklarını söylemiştir. Ama yapılan inceleme sonucunda bu da 130.000 liraya inmiştir. Sonra ufak tefek malzemelerin fiyatları konusunda şirket bu rakamı 320.000 lira olarak ileri sürmüştü, bu da heyet tarafından 210 000 liraya indirilmiştir

Hattın, devlete sağlam ve oldukça ıslah edilmiş, temiz bir vaziyette işletilmesinde sıkıntı çıkmayacak şekilde teslim edilmesi lazımdı. Mukavelenin esasına göre bunun için iki taraflı bir komisyon gönderildi. Komisyon hattının köprü, tünel, ray, traverslerinde iki milyon küsur liralık bir tazminata lüzum olduğunu beyan etti. Şirket ise 250.000 lira kadar bir tamir ve ıslaha ihtiyaç bildirdi. Bu anlaşmazlık uzun süre tartışıldı. Şirket son olarak bir milyon 300 bin liraya çıktı. Komisyon ise 2 milyon 300 bin lira istedi. Ama sonuçta Türkiye Cumhuriyetinin

⁵⁴⁸ “Şark Demiryolları Nasıl Alındı?”, **a.g.m.**,s.89.

⁵⁴⁹ Yıldırım,**a.g.e.**,s.139.

⁵⁵⁰ “Şark Demiryolları Nasıl Alındı?”, **a.g.m.**,s.90.

dediğini yapmak zorunda kaldı. Hat bütün olarak 6.220.000 liraya alınmıştır⁵⁵¹. Şirket 11 milyon lira isterken bu rakama mecbur kalmış ve Türkiye Cumhuriyeti büyük bir kar elde etmiştir⁵⁵².

Şirketin satın alınması için, hükümetle Şark Demiryolları T.A.Ş. arasında 25 Aralık 1936 tarihinde bir sözleşme imzalanmış ve ilgili sözleşme 26 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla mecliste kabul edilmiştir⁵⁵³. Bu sözleşmeye göre şirketin bütün malları % 5 faizli “1937 Türk Borcu Tahvilleri” adıyla çıkarılacaktır ve gerçek değeri 20.760.000 İsviçre Frangına satın alındı. Ödeme 20 yılda yarı yarıya yapılacaktır⁵⁵⁴. Hat 1 Ocak 1937 tarihinde Türk Devleti’nin malı olmuştur⁵⁵⁵.

Türkiye demiryollarının yabancı idare altında bulunan son kısmı da artık devlet eline geçmiştir.1937 Yılında, sınırlarımız içinde, devlet malı olmayan hiçbir ray parçası kalmamış olacaktır. Bundan sonra Devlet Demiryolları, Avrupa hattı adını vereceğimiz bu kısım, Anadolu’daki büyük şebekenin yanında çok önemli değilse de , Trakya bölgesinin tek ticari ulaşım aracı idi. Bugün, daha fazla, Avrupa ülkeleri ile Türkiye şehirlerini bağlamaya hizmet eden bu hatta, Trakya’daki geniş ve önemli görevine uygun bir rol verilmesi lazımdı⁵⁵⁶.

Şirketin devlet eline geçmesi az bir zaman geçmesine rağmen hemen banliyö tarifeleri üzerinde pek büyük indirim yapıldı ve halka şimdiye kadar gösterilemeyen kolaylıklar sunuldu. Abonman alanlara daha büyük indirimler yapılmıştır. İstanbul da ki nakliye vasıtaları arasında bu kadar ucuzluk hiç birinde yoktur. Devlet

⁵⁵¹ Onur,a.g.e.,s.64.

⁵⁵² “Şark Demiryolları Nasıl Alındı?”, a.g.m.,s.90.

⁵⁵³ Tekeli,İlkin,a.g.m.,s.148.

⁵⁵⁴ Tekeli,İlkin,a.g.m.,s.150.,Yıldırım,a.g.e.,s.140.

⁵⁵⁵ **Yabancı Gözü İle Şark Demiryollarının Satın Alınması**, Demiryolları Dergisi,Nisan 1937, Sayı: 146,C:13.,s.64., **Son Beş Senede Devlet Demiryollarımız**, Demiryolları Dergisi, İlk Kanun 1937,Sayı:154,C:13,s.419., **D. Demiryollarının Son Beş Yıllık İşletme Neticelerine Mali Bir Bakış**, “Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.874., Çolak,a.g.m.,s.12.

⁵⁵⁶ M.F.D., “Kutlu ve Mutlu Çelik Bir Adım Daha”, **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1937, Sayı: 144.,C:12.s.609.

Demiryolları Avrupa hattı banliyösünde nakil ücretleri eskisi ile kıyaslanamayacak derecede indirilmiş bulunmaktadır⁵⁵⁷.

Şirketler tarafından işletilen hatların devletleştirilmesi ile beraber daha önce rastlanmayan işletme hizmetlerinde, tarifelerde indirimlere gidilmiştir. Bu durumda hem ülke hemde vatandaş için olumlu bir gelişme olmuştur.

4. Mudanya-Bursa Hattının Satın Alınması

Bursa'yı denize bağlayan 41 kilometrelik demiryolu⁵⁵⁸, zamanında Anadolu esas şebekesinin merkezi olmak üzere düşünülmüş ve hükümet tarafından bizzat inşa edilmeye başlanmıştır. Mudanya – Bursa demiryolu, 1874 – 1875 senelerinde Osmanlı Hükümeti tarafından bir metre açıklığında dar hat olarak inşa edilmiştir. Fakat bir çok seneler işletilmeyerek terk edilmiştir. Hat, hazineye otuz bin Osmanlı altını vermek şartı ile doksan dokuz sene müddetle Yataklı Vagonlar Şirketi Müdürü M. Jorj Nakelmakers tarafından 19 Şubat 1891 tarihinde, mevcut hat ve bütün tesisat ve malzemesine 680.000 frank verilerek işletme imtiyazı alınmıştır⁵⁵⁹.

İnşaat ve tamirata 8 Haziran 1891 tarihinde başlanarak güzergahta bazı tadilatlar yapılmış ve 18 Haziran 1892 de resmi açılışı yapılmıştır. Hattın yaklaşık 41 kilometre 780 metre ve hat ile istasyonlar ve kullandığı arazi yaklaşık 27 hektardır. Hat Mudanya'da 2.40 metre irtifadan başlar ve 10 kilometre 416'ncı metredeki Yürükül mevkiinde kadar yükselerek en yüksek noktası olan bu mevkide 217 metre ulaşmış olur. Hattın üzerinde 41 kilometrede ikisi büyük, on üçü küçük olmak üzere onbeş demir köprü, çeşitli uzunluklarda on dört kargir köprü ve Mudanya, Yürekli, Koru, Acemler, Bursa isimlerinde 6 adet istasyon bulunuyordu⁵⁶⁰.

⁵⁵⁷ Mukbil Sezginer, "Devlet Elinde Şark Demiryolları" **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1937, Sayı: 148, Cilt:13. s.138.

⁵⁵⁸ Günçan, **a.g.e.**, s.68., Ferit, **a.g.m.**, s.43.

⁵⁵⁹ Nezir Toğrol, "Bursa-Mudanya Hattı Şirket Niçin Bu Hattı Terk etti Bu Hat İdame Edilebilirmi ve İstikbali Varmıdır?" **Demiryolları Dergisi**, Mart 1931, Sayı: 73, C:7, s.12.

⁵⁶⁰ **Devlet Demiryollarımızın İşletme Vaziyeti**, Demiryolları Dergisi, Haziran 1931, Sayı76, C:7, s.336.

Hat; Birinci Dünya Savaşında “Askeri Demiryollar ve Limanlar İdaresi” ne bağlanmış, Milli Mücadele döneminde şirketin uyguladığı sınırsız tarifeler ve peşin para ile yaptığı Yunan askeri nakliyatı yüzünden ciddi paralar kazanmıştır⁵⁶¹.

Kurtuluş Savaşı’ndan sonra bu hatta otobüs ve kamyonların girmesi, mevcut iskelenin Mudanya belediyesine devri ve yeterli karı elde şirketinde hattı elden çıkarmak istemesi sonucunda 1927 yılında şirket hattın devletçe alınması için başvuruda bulunmuştur. Hükümet tarafından cevap bile verilmeyen bu başvurular birkaç kere tekrar edilmiş ve en sonunda şirket hattı terk edip gideceğini belirtmiştir. Hattın kapanmasını istemeyen Hükümet hattın işletmesini almaya karar vermiştir. 31 Aralık 1930 yılında hat demiryolları tarafından işletilmeye başlanmıştır.

Daha sonra hattın satın alınmasına karar verilmiş, imtiyaz sözleşmesine göre 6 ay aralıklarla iki kez açık artırma ile ihaleye çıkılacağı giren olmazsa bedelsiz olarak devlete kalacağı maddesi uygulanmamıştır. Yapılan görüşmeler neticesinde şirketin devlete olan 119.230 lira borcu, şirkete ait bina ve lokomotifler için tespit edilmiş 325.110 liradan düşülerek sonra kalan 205.880 lira karşılık 50 bin lira istenmiştir⁵⁶². Bu 50 bin lira da şirketin personele olan borcu olarak dağıtılmıştır⁵⁶³.

30 Mayıs 1931 yılında kabul edilen 1815 sayılı kanunla⁵⁶⁴ hat, 1 Ocak 1931 yılından itibaren devletin malı olmuştur⁵⁶⁵.1953 yılında da bu işletme kaldırılmış ve hat sökülmüştür.

5. Samsun-Çarşamba Demiryolunun Satın Alınması

Samsun-Çarşamba Demiryolu dar hattının imtiyazı 75 yıllığına 1 milyon sermayeli Nemlizedeler adlı bir Türk şirketine verilmiştir⁵⁶⁶. İnşaat iki yıl sürmüş ve

⁵⁶¹ Sait Toydemir, “Tarihe Karışan Hat Mudanya-Bursa”, **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1952 – Eylül 1953,s.16.

⁵⁶² Onur,**a.g.e.**,s.64.

⁵⁶³ Yıldırım,**a.g.e.**,s.130-131.

⁵⁶⁴ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.149.

⁵⁶⁵ Sait Toydemir, “Tarihe Karışan Hat Mudanya-Bursa”, **a.g.m.**,s.16.

⁵⁶⁶ Çolak,**a.g.m.**,s.11.

29 Ağustos 1926 tarihinde açılmıştır⁵⁶⁷. Başlangıçta kar eden ama daha sonra zarar etmeye başlayan şirketi, devlet hisse senedi olarak desteklemiştir. Fakat bu destek yeterli olmamıştır. İşletme masraflarını bile karşılanmaz duruma gelen şirket her geçen gün daha kötüye gitmiştir. Özellikle Samsun-Çarşamba arasında karayolu yapılması ve gelen ekonomik krizle birlikte ciddi sıkıntılar yaşamıştır⁵⁶⁸. 1928 yılında 727 lira, 1930 yılında 134 lira kar eden şirket, 1932 yılında 296 lira zarar etmiştir. Bu durumda İş Bankası'na olan borcuna kefil olan Maliye Vekaleti 30 Haziran 1931'de faiziyle beraber 376.626 lira ödemiştir⁵⁶⁹.

Durumu çok kötü olan şirket, 15 Nisan 1933 tarihinde hattın işletilmesinin durdurulacağını bildirmiştir. Bölgenin önemi ve hisse alan vatandaşların daha fazla mağdur olmaması için hükümet yöneticileri hattı almaya karar vermişlerdir. Satlığa çıkarılan toplam 100.000 adet hisse senetlerinin 84.125 adedini zaten devlet almıştı. 1695 adedi satılmamış kalan 7920 adet hisse senedi vardı ve değeri 133.880 lira idi. Devlet bu 133.800 liralık hisse senedini aldığı zaman şirketin tamamı alınmış oluyordu⁵⁷⁰.

23. Mayıs 1933 tarihli 2215 numaralı kanunla Samsun-Çarşamba hattı devlete mal edilmiştir. Bu kanunla vatandaşın elindeki senetler satın alınmıştır. Şirketin devlete olan borcu ve faizi silinmiştir. Samsun-Çarşamba hattı 15 Nisan 1933 yılından itibaren devletin malı olmuştur⁵⁷¹.

6. Ilıca-Palamutluk Demiryolunun Satın Alınması

Ilıca-Palamutluk Hattı demiryolu şebekesi ile bağlantısı bulunmayan 29 km dar hat olarak yapılmıştır⁵⁷². Kurşun ve Çinko madenlerini işleten şirkete 40 yıllık imtiyazla verilmiştir. Ama şirket özellikle Palamutluk-Havran kısmında hemen

⁵⁶⁷ Tekeli, İlkin, a.g.m., s.137.

⁵⁶⁸ Arı, a.g.m., s.622.

⁵⁶⁹ Demiryolları Dergisi, II Teşrin 1932, Sayı:93, C:8, s.32.

⁵⁷⁰ Yıldırım, a.g.e., s.132.

⁵⁷¹ Tekeli, İlkin, a.g.m., s.149., Çolak, a.g.m., s.12., Üner, a.g.m., s.13.

⁵⁷² Onur, a.g.e., s.62., Günçan, a.g.e., s.68.

hemen hiç taşıma yapılmadığı ve zarar ettiğini ileri sürerek Palamutluk-Havran kısmını işletmeyeceğini hükümete bildirmiştir.15 Ekim 1939 yılında da hattı terk etmiştir⁵⁷³.

Yapılan sözleşmeye göre şirket işletme şartlarını yerine getirmezse iki kere altı aylık dilimde açık artırma ile ihaleye çıkar ve katılan olmazsa hat bedelsiz devlete kalır hükmü vardı. Devlet hattın askeri ve mali durumunu göz önüne alarak bu maddeyi kullanmamış, hatta kullanılan malzeme ve hattın sökülmiş haline 70.000 lira değer biçmiş ve şirkete 10.000 lira bedel verilmesine karar verilmiştir⁵⁷⁴. 13 Mayıs 1941’de satın alma sözleşmesi imzalanmış ve 22 Eylül 1941 tarih ve 4127 sayılı kanunla hat devletin malı olmuştur⁵⁷⁵.

Bölgenin önemi, Havran ve Edremit’in mali durumu, karayollarının yüksek taşıma ücretleri ve halktan gelen yoğun talep üzerine hattın zarar edeceğini bile bile hükümet hattı 29 Ekim 1941 yılında işletmeye tekrar açmıştır⁵⁷⁶. Fakat gene Havran-Palamutluk kısmı işletilememiş ve hat 1 Ekim 1950 yılında işletmeye kapatılmıştır.

7. Anadolu ve Mersin-Adana Demiryolları Hattının Satın Alınması

I Dünya Savaşı’ndan Osmanlı Devleti yenik çıkmıştı. Yenilen Osmanlı Devleti İtilaf Devletleri ile 10 Ağustos 1920 yılında bir yıkım anlaşması olan Sevr Anlaşması’nı imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre; Anadolu demiryolları, Adana-Mersin demiryolu ve Bağdat demiryollarının Osmanlı topraklarında kalan bölümü Fransız, İtalyan ve İngilizler tarafından yönetilecekti⁵⁷⁷. Kontrolün tamamen kendilerinin elinde olmasını isteyen Fransızlar, 20 Ekim 1920 yılında Ankara Hükümeti ile imzalanan Ankara Anlaşması ile Pozantı-Nusaybin hattının imtiyazını almışlardır⁵⁷⁸.

⁵⁷³ Yıldırım,a.g.e.,s.140.

⁵⁷⁴ Onur,a.g.e.,s.64.

⁵⁷⁵ Tekeli,İlkin,a.g.m.,s.149.

⁵⁷⁶ Demiryolları Dergisi, Temmuz-Ekim 1941,Sayı: 197-200,C:17,s.803.

⁵⁷⁷ Abisel,a.g.e.,s.43.

⁵⁷⁸ Adana-Fevzipaşa Hattının Devlet Demiryollarına Devir ve Teslimi Münasebeti ile, Demiryolları Dergisi, Mart 1933 – 1934,C:7,s.4.

Pozantı-Nusaybin hattının imtiyazının Fransızlara verilmesi bu sefer de İngilizleri çok rahatsız etmişti. İngilizler hiç değilse Bağdat hattının başlangıcını oluşturan Anadolu demiryolunu başkasına kaptırmamak için, bu hattın hisselerini elinde bulunduran Zürih'teki Şark Demiryolları Bankası ile anlaşarak hattın büyük bir hissesini ele geçirmişlerdir. Sonra da National Railway of Turkey adı ile kurdukları şirketin ve 21 Eylül 1923 yılında 14 üyeden oluşan bir yönetim kurulunun 7 tanesini İngilizler elinde bulunduruyordu⁵⁷⁹.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasından sonra Ankara Hükümeti Lozan anlaşmasında yer alan 12 numaralı protokole göre; mevcut durumu belirlemek için şirket yetkililerini Ankara'ya davet etmiştir. Davet üzerine kurulan şirketin yönetim kurulu üyelerinden ve ayrıca daha önce Anadolu demiryollarının yöneticiliğini de yapmış olan Mösyö Hügmen Ankara'ya gelerek Fevzi Bey'in yerine Nafia Vekilliği'ne getirilen Muhtar Bey'le 10 Aralık 1923 yılında bir metin üzerinde anlaşarak yeni bir sözleşme imzalanmıştır⁵⁸⁰.

Maliye ve Nafia Encümenlerinin yaptıkları incelemeler sonucunda, hattın şirkete verilmesine karşı çıkılmış ve satın alınması gerektiği raporda belirtilmiştir. Bu rapora göre; hem siyasi hem de ekonomik olarak hattın satılmasının uygun olmadığı, hattın satın alınması gerektiği bildirmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında bu kadar stratejik önemi olan ve mali olarak çok önemli olan bu hattın, İngilizler tarafından ele geçirilip işletilmesi olasılığı büyük tepki çekmiş, basınında destek vermesi sonucunda Hükümette ciddi sıkıntılar olmuştur⁵⁸¹.

Cumhuriyet Halk Fırkası'nın Meclis grubunda bu konu çok tartışılmış ve ciddi bir hükümet sorunu olmuştur. Nafia Vekili Muhtar Bey, mecliste yaptığı konuşmada Maliye ve Nafia encümenlerinin verdiği raporun tersine bu hattı almak için para bulmak mümkün değildir, ancak yabancı sermaye ile alınabilir bu sermaye de bulunursa yeni hatlar inşa etmek daha yararımızdır, bu şirketi satın almamızın yararı yoktur. Şirketin çoğu hissesinin de İngilizlerin elinde olmasının da hiçbir

⁵⁷⁹ M. Arslan Abisel, "Demiryol Politikamızın 25.inci Yıl Dönümü", **Demiryolları Dergisi**, Eylül-1949,Sayı:285-287,C:23.,s.54.

⁵⁸⁰ Abisel,**a.g.e.**,s.43.

⁵⁸¹ Abisel,**a.g.e.**,s.43-44.

sakıncası yoktur. Hisseler zamanla el değıştirilebilir ve sermayenin milliyeti olmaz demiştir. Karşı görüş olarak ta demiryolu şebekesinin temelini oluşturan bu hattın Musul meselesi çözümeden İngiliz sermayesine bırakılamayacağını ve hem siyasi hem de mali bakımdan mutlaka satın alınmasını savunmuştur. Bu iki görüş arasında çok sert tartışmalar geçmiş ve hattın satın alınmasına karar verilmiştir⁵⁸².

22 Nisan 1924 tarih ve 506 nolu kanunla Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatlarının satın alınması için Hükümete yetki verilmiştir⁵⁸³. Hükümet tarafından kurulan komisyon ve şirket yetkilileri görüşmelere başlamışlar, şirket yetkilileri hattın satılma zamanının gelmediğini savunarak anlaşma yapmak istememişlerdir. Bu görüşmeler sonucunda şirket yetkililerinin uzlaşmaz tavrı yüzünden anlaşılamayacağı ortaya çıkmıştır. Fakat bu hattı satın almaya kararlı olan Türk Hükümeti, Haydarpaşa Liman ve rıhtımı ile Mersin-Tarsus-Adana demiryolu şirketlerinin hisse senetlerini ve tahvillerini elinde bulunduran Zürih'teki Şark Demiryolları Bankası ile görüşmelere başlamış ve hisseleri satın alma isteğini bankaya bildirmiştir⁵⁸⁴. Bunu gören şirket yetkilileri, bütün şartlarını geri çekerek Anadolu, Adana-Mersin, Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Şirketleri ve Şark Demiryolları Bankası ile ayrı ayrı olmak üzere 10 Aralık 1928 de sözleşme imzalanmıştır⁵⁸⁵.

Şark Demiryolu Bankası 31 Aralık 1928 tarihinde⁵⁸⁶ yapılan anlaşmaya göre, bankanın elindeki hisse ve tahviller 46.750.000 İsviçre Frankına satılmıştır. Ödeme 5 eşit taksitle Deutsche Banka yapılacak ve faiz ödenmeyecekti. Yalnız İsviçre Frankı %3 den fazla değer kaybederse farkı hükümet ödeyecekti. Anadolu demiryolu ile yapılan anlaşmada ise; hat alt yapı üst yapı ve hisse senetleri, tahvillerle birlikte hükümete devir ediliyor karşılığında da devlet 73 yılda ana parası 260.270.100 Frank olan borcu, 443.620.875 İsviçre Fransı olarak ödemeyi kabul etmiş ve gene İsviçre Frankı %3 den fazla değer kaybederse farkı hükümet ödeyecekti.

⁵⁸² Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.131-132-133.

⁵⁸³ Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.144.

⁵⁸⁴ Yıldırım,**a.g.e.**,s.127-128.

⁵⁸⁵ **Demiryolları Dergisi**, Haziran-Temmuz 1935 , Sayı 124-125,C:11.,s.175.

⁵⁸⁶ Onur,**a.g.e.**,s.61.

Mersin-Adana Demiryolu Şirketi ile 31 Aralık 1928 tarihinde⁵⁸⁷ yapılan anlaşmaya göre ise hattın bütün malvarlığı hükümete devir olunmuş, 1929 yılından 1932 yılına kadar devlet her yıl için 1.229.378 İsviçre Frangı⁵⁸⁸, 1933 yılından 1957 yılına kadar her yıl 65.592.40 İsviçre Frangı ödeme yapmayı kabul etmiş, hat için hükümet toplam faizle beraber 8.199.050 İsviçre Frangı ödeyecektir. Gene İsviçre Frankı %3 den fazla değer kaybederse farkı hükümet ödenecektir⁵⁸⁹.

1032 Kilometre uzunluğundaki Anadolu Demiryolları ile 68 kilometrelik Mersin-Adana demiryolu devletin malı olmuştur. Bu hatların satın alınması hem siyasi hem de ekonomik bakımdan çok önemli olmuştur. Cumhuriyeti kuran Mustafa Kemal Paşa'nın hedefi olan ülkeyi baştan başa şimendiferle döşemek hayalinin başlangıcı, bu hatların satın alınması ile sağlanmıştır.

8. Bağdat Demiryollarının Satın Alınması

Bağdat demiryolu 2000 km olarak planlanmış, ancak 1319 km'si yapılabildiği. Bu hattın 140 km'lik Adana-Fevzipaşa, 40 km'lik Toprakkale-Payas, 35 km'lik Fevzipaşa-Meydanekbez, 346 km'lik Konya-Yenice, 24 km'lik Derbesiye-Mardin, 381 km'lik Çobanbey-Nusaybin hatları olmak üzere 966 km'lik kısım Türkiye sınırları içerisinde kalmıştır⁵⁹⁰.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra Fransızlar Çukurova'yı işgal edince, Konya'dan Nusaybin'e kadar şube hatları ile birlikte işgal etmişler ve geçici olarak La Societe Domes Hama et Prolongement isimli bir şirkete vererek askeri birlikle hattı kontrol altına almışlardır. Fransızlar Konya-Yenice kısmını hattın çok kötü durumda olmasından dolayı Türklere bırakmışlardır⁵⁹¹.

⁵⁸⁷ Çolak, a.g.m., s.38.

⁵⁸⁸ Çetinkaya, a.g.m., s.2.

⁵⁸⁹ Çetinkaya, a.g.m., s.2., Yıldırım, a.g.e., s.128-129.

⁵⁹⁰ Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri", a.g.m., s.63.

⁵⁹¹ Emin Paksüt, "Cenup Demiryolları" ,**Demiryolları Dergisi**, Nisan-Mayıs 1948, Sayı:270-271,C:22,s.6.

Fransızlarla imzalanan Ankara İtilafnamesi ile Konya-Pozantı kısmı Türkiye'ye bırakılırken, Pozantı'dan sonraki kısmı ise Fransızların kuracağı bir şirketin işletileceği konusunda anlaşmaya varılmıştır. 29 Ağustos 1922 tarihinde yapılan bir sözleşme ile B.A.N.P.'e adlı Fransız şirketine verildi⁵⁹². Mersin-Adana Hattı satın alınınca, Fransızların işlettiği kısmın başlama noktası Pozantı'dan Adana'ya çekilmiştir⁵⁹³.

Anadolu demiryollarının satın alınmasından sonra devlet, Fransızlarla tekrar hattın işletilmesi konusunda düzenleme yapılması için, 1932 yılında görüşmeler tekrar başlamıştır. Bu görüşmelerin sonucunda 27 Ekim 1932 yılında imzalanan sözleşmeye göre Adana-Fevzipaşa bölümü 6 ay içerisinde Türk Hükümetine devir edilecek, Toprakkale-Payas, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez ve Çobanbey-Nusaybin kısımlarının işletilmesi içinde Türk sermayesinin olabileceği Fransız bir şirkete bırakılacaktı.15 yıl süresi olan bu sözleşmeye göre Toprakkale-Payas, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez kısımlarını 3 ay önceden haber vermek şartı ile dördüncü yıldan itibaren satın alabilecekti. Çobanbey-Nusaybin kısmı da aynı şekilde satın alınabilecekti⁵⁹⁴.

140 kilometrelik Adana-Fevzipaşa kısmı 27 Nisan 1933 yılında⁵⁹⁵, 1932 yılındaki sözleşme gereğince Türk Hükümeti tarafından işletilmeye başlanmıştır⁵⁹⁶.1933 yılının Mayıs ayında Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi kuruldu⁵⁹⁷. Bu şirket 18 Mayıs 1933'te Türk Hükümeti ile sözleşme yaparak 1 Temmuz 1933 yılından itibaren hattın kendisine verilen bölümlerini işletmeye başlamıştır⁵⁹⁸.

Cumhuriyet yöneticileri 1932 yılındaki sözleşmeye dayanarak Toprakkale-Payas, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez kısımlarının satın alınma hakkının doğduğunu

⁵⁹² Habib Germeyangil, "Güney Demiryollarımız ve Irak Demiryolları" **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1952,s.13.

⁵⁹³ Paksüt,**a.g.m.**,s.6

⁵⁹⁴ Yıldırım,**a.g.e.**,s.143.

⁵⁹⁵"Adana-Fevzipaşa Hattının Devlet Demiryollarına Devir ve Teslimi Münasebeti ile", **a.g.m.**,s.5.Çolak,**a.g.m.s.**,12.

⁵⁹⁶ **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan1933,Sayı:98-99,C:9,s.163.

⁵⁹⁷ Germeyangil,**a.g.m.**,s.14.

⁵⁹⁸ Yıldırım,**a.g.e.**,s.143-144.

belirterek şirketle görüşmelere başlamış ve 1 Temmuz 1937 tarihinde Toprakkale-Payas, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez hattı devletin malı olmuştur⁵⁹⁹.

Hatay'ın Türkiye'ye katılmasından sonra Payas-İskenderun bölümü de 7 Temmuz 1939 tarihli 3714 sayılı kanunla devlete geçmiştir. 1932 yılındaki sözleşmeden sonra, 15 yıl geçmesi sebebiyle şirketin elindeki 405 km'lik Dersibiye-Mardin hattı 1 Ocak 1948 yılında devlete geçmiştir⁶⁰⁰.

Böylece ülkemizde yabancı sermayenin elinde sahip olduğu veya işlettiği bir hat kalmamış, Cumhuriyetin kurucularının hedefi olan demiryollarında millileştirme başarılı bir şekilde amacına ulaşmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri “Bir Karış Daha Fazla Şimendifer” parolası ile yola çıkmışlar; hem yeni hat yapımı hem de mevcut yabancı sermayenin elindeki demiryolu hatlarının millileştirilmesinde amacına fazlası ile ulaşmışlardır. Millileştirmeyi gerçekleştirirken onurlu bir tavır sergilemiş, ülkenin menfaatlarını sonuna kadar savunmuşlar, aynı zamanda yabancı sermayeye karşı anti-demokratik bir uygulama ile değil, adaletli kararlar almışlardır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin hatları, yabancı sermayenin elinden alınarak millileştirmesini incelediğimiz zaman şu karakteristik özellikleri görebiliriz:

- Cumhuriyet Hükümetinin millileştirme politikası ile birlikte yabancı sermayenin işlettiği 3840 km hat devletin eline geçmiştir.

- Devletin bu politikasını, yabancı sermayeye karşı gibi düşünmemek lazımdır. Genelde şirketlerle çıkan anlaşmazlıklar, hatların iktisadi, siyasi ve askeri konulardaki jeopolitik önemi devleti bu politikaya zorlamıştır.

- Yaşanan ekonomik durum ve dünya bunalımı hükümeti bütün mevcut hatların alınmasına zorlamıştır.

⁵⁹⁹Ali Rıza Erdem, “ Cumhuriyet Onbeşinci Yılına Basarken” **Demiryolları Dergisi**, İkinci Teşrin 1937, Sayı:153,C:13,s.1. Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.150.,Çolak,**a.g.m.**,s.12., “Son Beş Senede Devlet Demiryolları”, **a.g.m.**,s.892.

⁶⁰⁰Çolak,**a.g.m.**,s.12., Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.150.

- Yabancı şirketlerin uyguladığı yolcu ve yük tarifelerinin ortalamının çok üstünde olması, Dünya ekonomik buhranı ile tarım ürünlerindeki büyük düşüş, tarifelerdeki fiyat yüksekliği hem ülke ekonomisini hem de üreticiyi ciddi bir sıkıntıya sokuyordu. Devlet istediği tarifeyi uygulayabilmek için millileştirmeyi hızlandırmıştır.

- Şirketlerin sözleşmeleri suistimal etmeleri, Osmanlı'dan günümüze devlete ciddi mali yük getirmiştir. Devlet, kilometre garantisi ödeyip zarar edeceğine, hatların alınmasının daha uygun olacağını düşünmüştür.

- Yaşanan ekonomik sıkıntıdan dolayı önünü göremeyen yabancı sermaye, dış ülkelerden yatırımlarını tasfiye etmek istemekteydi. Bu sebeple ile hatların daha ucuza alınmasına yol açmıştır.

- Şirketlerle yapılan satış sözleşmelerinde satın alınan hatların önce gerçek satın alma değeri oluşturulan komisyonlar tarafından tespit edilmiştir. Daha sonra da bu fiyatlara faiz koymak sureti ile ödeme uzun yıllara yayılarak taksitlendirilmiştir. Ama genellikle satışların bir kısmı peşin ödenmiş, kalan kısımlar ise 10-20 yıl ve bazı istisnai durumlarda 40-50 yıla varan taksitlere bağlanmıştır. Genellikle borçlara uygulanan faiz %5 ile %7.5 arasındadır. Demiryolu yöneticileri taksitleri belirlerken, demiryolu şirketlerinin son dönemlerdeki işletme net gelirlerini göz önüne almış ve taksitleri ortalama işletme net gelirine yaklaşık bir rakam olarak belirlemiştir.

- Satın alınan demiryolları için ödemeler, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü bütçesinden yapılmıştır.

- Cumhuriyetin demiryolu politikası inşa politikasına dayanıyordu. Bu sebeple de ciddi yatırım ve harcama gerektiren projelerdi. Yöneticiler bu sebeple, para kaynaklarının büyük kısmını demiryolları yatırımlarına ayırmışlardır. Türkiye'de inşa edilen demiryolları büyük ölçüde yerli kaynaklarla oluşturulmuştur. Yabancı sermayenin bu anlamda her zaman olmasını isteyen yöneticiler ülkenin ve dünyanın içinde bulunduğu durumdan dolayı bunu başaramamışlardır.

- 1923-1950 yılları arasında inşa edilen demiryollarının büyük çoğunluğu devlet bütçesinden karşılanmıştır. Verilen ödenek yetmediği zaman ek ödenek verilmek sureti ile hattın bitimi sağlanmıştır. 1933 yılından itibaren ise inşaatlar için iç borçlanmaya gidilerek demiryollarına yeni bir mali kaynak bulunmuştur. Kısacası bu dönemde demiryollarının mali kaynakları esas devlet bütçesi olmak üzere, iç borçlanma, orta vadeli yabancı krediler, milli sermaye ve yerli sermaye oluşturmaktadır.

Sonuç olarak; Cumhuriyet dönemi demiryolu politikasına baktığımız zaman daha öncede anlattığımız gibi yöneticiler “Bir Karış Daha Fazla Şimendifer” parolası ile iki yol izlemişlerdir: Bunlardan birincisi, ülkenin siyasi, iktisadi ve askeri menfaatlerine uygun hatlar yapmak ve ülkeyi baştan başa demiryolları ile örmektir. İkincisi ise yabancı sermayenin elinde bulunan ve tamamen onların menfaatleri doğrultusunda işletilen hatların satın alınması yani millileştirmesi idi.

Türkiye Cumhuriyeti iki hedefi de başarılı şekilde gerçekleştirmiştir. Bu hedefleri başarırken ülke menfaatlerini en üst düzeyde tutmuş, bunun yanında şirketlere hak ettiği ödemeleri yapmıştır. Hem dünya hem de Türkiye ekonomisinin içerisinde bulunduğu koşullar zaten bu iki hedefin gerçekleşmesini zorunlu hale getirmiştir. Demiryolu işletmeciliğinde yeni kadrolar yetiştirilmiş, hem ulusal ekonominin gerçeklerine uygun hem de vatandaşa uygun tarifeler uygulanmış; buna rağmen devlet karlılığını koruyarak, yeni hatların yapımına da ekonomik olarak katkıda bulunulmuştur. Daha önemlisi Türkiye Cumhuriyeti Devleti devlet işletmeciliğinin nasıl başarılı olduğunu yurt içi ve yurt dışı herkese göstermiş ve bütün hedeflerine ulaşmıştır.

C. 1950'Lİ YILLARDA TCDD' NİN DURUMU

Ülkemiz sınırları içinde kalan hatlar, Osmanlı döneminde yabancı sermayeli şirketler tarafından kendi menfaatleri doğrultusunda yapılmış ve ciddi imtiyazlarla

işletilmekteydi. Bu hatlardan Osmanlı'nın bırakın kar etmesini ciddi mali kayıpları olmuş ve yabancı sermayeyi kilometre garantisi ile zengin etmiştir.

I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra demiryollarının durumu daha önce anlattığımız gibi çok kötü idi. Hat boyunca raylar bozulmuş, traversler çatlamış ve kırılmış, lokomotifler eskiyerek zor ilerler hale gelmiş, hem yolcu hem de yük vagonları kullanılamaz durumdaydı. Sınırlarımız içinde bulunan hatlar yabancı şirketler tarafından işletiliyor, tarifeleri ve sistemi tamamen kendi menfaatleri doğrultusunda kuruyorlardı.

Bu şartlar altında daha önce yazdığımız şekilde, Cumhuriyet yöneticileri ülkeyi baştan başa demiryolları ile örmek hedefi ile yola çıkmışlardır. Bu hedefe ulaşmak için iki yol izlemişlerdir. Birincisi, bütün ülkeyi kapsayan yeni hatlar yapmak; ikincisi ise yabancı sermayenin kendi amaçları doğrultusunda işlettiği hatları millileştirmektir. Bu iki yolu da Cumhuriyet yöneticileri başarmışlardır.

1950'lili yılları anlattığımız bu bölümde 1923 yılından bu yıllara kadar demiryollarında yol, cer, personel vb. gibi alanlarda ne gibi değişiklikler olduğu tablo ve rakamlarla anlatılmaya çalışılacaktır.

1. Hukuki Yapısı

İlk olarak TCDD'nin hukuki yapısına bakacak olursak kurum 1953 yılına kadar şu aşamalardan geçmiştir.

Kurum; 24.05.1924 yılında 506 No. lu kanunla, demiryollarının devlet tarafından idaresi ele alınarak bir "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" kurulmuş ve 31.05.1927 yılında da 1042 No. lu kanunla mevcut, hali inşa ve yeni inşa edilecek Devlet Demiryolları hatlarını ve bu demiryolların sahibi oldukları, devlete ait limanları işletmek ve inşa ettirmek üzere Nafia Vekaleti'ne bağlı "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" teşkil

edilmiş ve 1939 senesinde de yeniden kurulan Múnakalat(Ulaştırma) Vekaleti'ne bađlanmıřtır⁶⁰¹.

2. Personel Durumu

Tablo 1. Personel Durumu

| YILLAR | SÖZLEŞMELİ | MEMUR | İŞÇİ | TOPLAM |
|-------------|-------------------|----------------|---------------|--------------|
| <i>Year</i> | <i>Contracted</i> | <i>Officer</i> | <i>Worker</i> | <i>Total</i> |
| 1923 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1924 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1925 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1926 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1927 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1928 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1929 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1930 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1931 | - | (.) | (.) | 8.864 |
| 1932 | - | (.) | (.) | 10.759 |
| 1933 | - | (.) | (.) | 10.937 |
| 1934 | - | (.) | (.) | 12.641 |
| 1935 | - | (.) | (.) | 19.075 |
| 1936 | - | (.) | (.) | 17.653 |
| 1937 | - | (.) | (.) | 15.968 |
| 1938 | - | (.) | (.) | 24.253 |
| 1939 | - | (.) | (.) | 25.940 |
| 1940 | - | (.) | (.) | 29.364 |
| 1941 | - | (.) | (.) | 32.575 |
| 1942 | - | (.) | (.) | 36.017 |
| 1943 | - | (.) | (.) | 41.450 |
| 1944 | - | (.) | (.) | 44.048 |
| 1945 | - | (.) | (.) | 44.503 |
| 1946 | - | (.) | (.) | 43.053 |
| 1947 | - | (.) | (.) | (.) |

⁶⁰¹ TCDD İstatistik Yıllığı 1996-2000, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, ,s.4., Zengin, a.g.m.,s.1

| | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|
| 1948 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1949 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1950 | - | (.) | (.) | (.) |
| 1951 | - | 24.637 | 25.558 | 50.195 |
| 1952 | - | 22.085 | 29.126 | 51.211 |
| 1953 | - | 22.499 | 29.427 | 51.926 |
| 1954 | - | 19.727 | 35.400 | 55.127 |
| 1955 | - | 21.435 | 35.710 | 57.145 |

Tablo 1'de ⁶⁰² görüldüğü üzere 1923 yılından 1955 yılına kadar işçi ve memur olmak üzere iki sınıfta rakamsal gelişmeler görülmektedir. 1931 yılında işçi-memur ayrımı olmadan toplam personel sayısı 8.864 tür. Bu rakam 1935 yılında 19.075 ,1940 yılında 29.364, 1945 yılında II. Dünya Savaşı'nın bütün olumsuzluklarına rağmen 44.503. rakamına ulaşmıştır.

1951 yılına gelindiğinde işçi-memur ayrılmış ve iki sınıf oluşmuştur. 1951 yılında memur sayısı 24.637 iken, işçi sayısı 25.558 olmak üzere 50.195'tir.1953 yılında memur sayısı 22.499 iken, işçi sayısı 29.427 olmak üzere 51.211'dir. 1955 yılında ise memur sayısı 21.435 iken işçi sayısı 35.710 olmak üzere toplam 57.145 tir.

Bu rakamlara baktığımız zaman 1931 yılına kadar sağlıklı bir personel sayısının oluşturulmadığını görmekteyiz. 1950 yılına kadar sadece personel olarak nitelendirdiğimiz çalışanlar, 1950 yılından sonra işçi ve memur olmak üzere iki gruba ayrılmıştır. Daha ilerde anlatacağımız üzere memur sayısı 1988 yıllarına kadar ortalama aynı sayılarda kalırken, işçi sayısı 1988 yıllarına kadar yükselmiştir.

Cumhuriyet hükümeti döneminde demiryolu memurlarına bir çok haklar verilmiştir. Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'nün memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair kanun 15.11.1935 tarihinde TBMM tarafından kabul edilmiştir. 17.05.1937 yılında bu kanunun bazı maddeleri 3173 numaralı kanunla düzenlenmiştir. Bu suretle memurların terfileri hakları ve yer değiştirmeleri

⁶⁰² Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.10.

kanunla düzenlenmiştir. Ayrıca tekaüd sandığı⁶⁰³ ve memur talimatnamesi ile memurun refahı ve istikbali garanti altına alınmıştır⁶⁰⁴.

Demiryollarının ücretleri 1950 li yıllara kadar diğer kurumlara göre yüksektir. Azami ücret o zamanki koşullarda 700 lira iken asgari ücret 39 liradır. Yüksek okul mezunları 2 yılda bir yükselirken orta ve lise mezunları 3 yılda bir yükseliyordu. Bu kanuna göre terfi için esas ehliyettir. Tayinlerde ise tam bir hakkaniyet içinde yapılabilmesi için gerekli her işlem yapılmıştır. Bu kanun o dönemin en önemli ve en kapsamlı mevzuatıdır⁶⁰⁵.

Ayrıca memurların eğitime çok önem verilmiştir. 1942 yılında Ankara'da lise seviyesinde meslek okulu açılmıştır. Eskişehir'de 1940 yılında çırak mektebi açılmıştır. 1940 yılında Demiryolları Genel Müdürlüğü 25 öğrenciyi Almanya'ya göndermiştir⁶⁰⁶.

⁶⁰³ Nurettin Taneri, "Devlet Demiryolları Tekaüt Sandığı" **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.886.

⁶⁰⁴ Mukbil Sezginer, "Devlet Demiryolları Memur Vaziyeti" **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.879.

⁶⁰⁵ Mukbil Sezginer, "Devlet Demiryolları Memur Vaziyeti", **a.g.m.**, s.881-882-883.

⁶⁰⁶ Seyfi Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.98., Mukbil Sezginer, "Mutahassıs Memur Yetiştirilmesinde Tutulan Usul", **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.883.

3. Hat Durumu

Tablo 2. Hat Uzunluğu

| YILLAR | <u>Anahat Mainline</u> | | <u>D.Yollar Sub.Line</u> | | <u>G.Toplam G.Total</u> | |
|--------|------------------------|--------|--------------------------|--------|-------------------------|--------|
| | Elektrikli | Toplam | Elektrikli | Toplam | Elektrikli | Toplam |
| 1923 | - | 1.378 | - | (.) | (.) | 1.378 |
| 1924 | - | 1.378 | - | (.) | (.) | 1.378 |
| 1925 | - | 1.579 | - | (.) | (.) | 1.579 |
| 1926 | - | 1.630 | - | (.) | (.) | 1.630 |
| 1927 | - | 2.251 | - | (.) | (.) | 2.251 |
| 1928 | - | 2.453 | - | (.) | (.) | 2.453 |
| 1929 | - | 2.766 | - | (.) | (.) | 2.766 |
| 1930 | - | 3.261 | - | (.) | (.) | 3.261 |
| 1931 | - | 3.456 | - | (.) | (.) | 3.456 |
| 1932 | - | 3.878 | - | (.) | (.) | 3.878 |
| 1933 | - | 3.941 | - | (.) | (.) | 3.941 |
| 1934 | - | 4.733 | - | (.) | (.) | 4.733 |
| 1935 | - | 5.824 | - | (.) | (.) | 5.824 |
| 1936 | - | 6.340 | - | (.) | (.) | 6.340 |
| 1937 | - | 6.558 | - | (.) | (.) | 6.558 |
| 1938 | - | 6.656 | - | (.) | (.) | 6.656 |
| 1939 | - | 6.890 | - | (.) | (.) | 6.890 |
| 1940 | - | 6.947 | - | (.) | (.) | 6.947 |
| 1941 | - | 7.009 | - | (.) | (.) | 7.009 |
| 1942 | - | 7.009 | - | (.) | (.) | 7.009 |
| 1943 | - | 7.057 | - | (.) | (.) | 7.057 |
| 1944 | - | 7.110 | - | (.) | (.) | 7.110 |
| 1945 | - | 7.110 | - | (.) | (.) | 7.110 |
| 1946 | - | 7.180 | - | (.) | (.) | 7.180 |
| 1947 | - | 7.242 | - | (.) | (.) | 7.242 |
| 1948 | - | 7.675 | - | (.) | (.) | 7.675 |
| 1949 | - | 7.668 | - | (.) | (.) | 7.668 |
| 1950 | - | 7.671 | - | (.) | (.) | 7.671 |
| 1951 | - | 7.667 | - | (.) | (.) | 7.667 |
| 1952 | - | 7.667 | - | (.) | (.) | 7.667 |
| 1953 | - | 7.696 | - | (.) | (.) | 7.696 |
| 1954 | - | 7.696 | - | (.) | (.) | 7.696 |
| 1955 | (.) | 7.802 | (.) | (.) | (.) | 7.802 |

Tablo 2’de⁶⁰⁷ görüldüğü üzere; 1923 yılında toplam demiryolu hattımız 1.378 kilometredir. Bu hatlarda yabancı sermaye tarafından yapılmıştır. 1930 yılından sonra, hem yeni yapılan hatların yavaş yavaş açılması hem de yabancı sermayenin işlettiği hatların millileştirilmesinin hızlı bir şekilde ilerlemesi ile mevcut hatların uzunluğu 3.261 kilometreye yükselmiştir. 1935 yılında bu rakam 5.824 kilometre, 1940 yılında 6.947 kilometreyi bulmuştur.

1948 yılında hatların toplam uzunluğu 7.675 kilometreye çıkmış ve ülkemizde yabancı sermayenin işlettiği hat kalmamış, bütün hatlar devlet tarafından işletilir hale gelmiştir.

1950 yılında ise hattın uzunluğu 7.671 kilometreye düşmüştür. Bu düşüşte 1950 yılında Demokrat Partinin iktidara gelmesi ile mevcut demiryolu politikasından vazgeçilip karayolları politikasına dönülmesidir. Nitekim 1955 yılına geldiğimizde de toplam hat uzunluğu 7.802 kilometre olmuştur. Beş yıllık süreçte yapılan hat uzunluğu sadece 131 kilometredir. Bu rakam ilerki yıllarda da çok az yükselmiştir. Mesela 1970 yılında hattın toplam uzunluğu 7.985 kilometredir. 1950 yılından sonra Türkiye Cumhuriyeti Devleti artık ulaşım politikası olarak karayollarını tercih etmiş, yatırımları ve kaynaklarını bu yönde kullanmıştır. Demiryollarında ise sadece hat düzenleme, araç parkurunu yenileme gibi mevcut durumu düzeltme yoluna gidilmiştir.

⁶⁰⁷ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.2.

4. Cer Durumu

a. Çeken Araçlar

Tablo 3.

| YILLAR | Buharlı loko | Dizelli loko | Elek. Loko | Dizelli dizi | Elek. dizi |
|--------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|
| 1923 | (.) | - | - | - | - |
| 1924 | (.) | - | - | - | - |
| 1925 | (.) | - | - | - | - |
| 1926 | (.) | - | - | - | - |
| 1927 | (.) | - | - | - | - |
| 1928 | (.) | - | - | - | - |
| 1929 | (.) | - | - | - | - |
| 1930 | (.) | - | - | - | - |
| 1931 | 547 | - | - | - | - |
| 1932 | 554 | - | - | - | - |
| 1933 | 573 | - | - | 3 | - |
| 1934 | 623 | - | - | 3 | - |
| 1935 | 829 | - | - | 28 | - |
| 1936 | 856 | - | - | 27 | - |
| 1937 | 889 | - | - | 27 | - |
| 1938 | 898 | - | - | 27 | - |
| 1939 | 901 | - | - | 27 | - |
| 1940 | 787 | - | - | 17 | - |
| 1941 | 818 | - | - | 17 | - |
| 1942 | 867 | - | - | 23 | - |
| 1943 | 898 | - | - | 24 | - |
| 1944 | 900 | - | - | 24 | - |
| 1945 | 900 | - | - | 24 | - |
| 1946 | 900 | - | - | 24 | - |
| 1947 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1948 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1949 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1950 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1951 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1952 | (.) | - | - | (.) | - |
| 1953 | 925 | - | 3 | 33 | - |
| 1954 | 916 | 38 | 3 | 33 | - |
| 1955 | 952 | 43 | 3 | 51 | 18 |

Cer hizmetleri, çeken araçlar ve çekilen araçlar olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Cer gücünü oluşturan araçlar; ana hat dizel lokomotifleri, ana hat elektrikli lokomotifler, elektrikli ve dizelli diziler, dizel manevra lokomotifleri ve buharlı lokomotiflerdir. Çekilen araçlar ise yolcu vagonları, metro ve hafif raylı sistem araçları ve yük vagonlarıdır.

1923 yılında eskiden kalan çoğu bakımsız hatta; dökük 118 lokomotif (Buharlı), 203 yolcu, 1983 yük vagonu bulunuyordu. Bunların yaşları 20 ile 25 yaş arasında idi. Bu araçlar hem çok arıza yapıyor hem de verim alınamıyordu. 17 farklı tipte araç ve gereç vardı. Bütün bu olumsuzluklar demiryollarını olumsuz yönden etkiliyordu⁶⁰⁸.

Tablo 3 'de⁶⁰⁹ görüldüğü gibi 1931 yılına gelindiğinde 547 adet buharlı lokomotif bulunmaktadır. Bu rakam 1935 yılına gelindiğinde buharlı lokomotif sayısı 829'a çıkmıştır. İlk dizelli lokomotif ise 1933 yılında Türkiye'ye girmiş ve bu yılda 3 adet dizelli dizi lokomotif kullanılmaya başlanmıştır.

1945 yılında kullanılan buharlı lokomotif sayısı 900'e çıkmıştır. Bu artışın sebebi devamlı yeni hatların açılıp işletilmesi ve yabancı sermayenin elindeki hatların devlete geçmesidir. Hat uzunluğu arttıkça lokomotife ihtiyaç artmaktadır. Aynı yıl dizel dizi lokomotif sayısı 24 adede çıkmıştır. 1955 yılına gelindiğinde buharlı lokomotif sayısı 952 adete ulaşmış, dizelli lokomotif sayısı 43 olmuş, elektrikli lokomotif sayısı 3, dizelli dizi 51 ve elektrikli dizi ise 18 adede çıkmıştır.

Demokrat Parti iktidarından sonra demiryolu ve hat yapımı politikasının yerini karayollarına bıraktığını söylemiştik. Artık hat yenileme ve araç parkurunu güçlendirme politikasını izlenmiştir. Nitekim 1955 yılındaki rakamlara baktığımız zaman bunu söylemi tam olarak görmekteyiz. Buharlı lokomotif sayısı artmış, daha sonra buharlı lokomotifin yerini alacak olan dizel lokomotiflerin sayısının 43'e çıkması, dizelli ve elektrikli dizilerin sayısının artması bunun göstergesidir. Zaman

⁶⁰⁸ Tefik Fazıl, "Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz", **Demiryolları Dergisi**, I.Teşrin,I Kanun 1933,Sayı:104-105,C:9,s.446-447., D.Demiryollarında Cer İşleri, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.864.

⁶⁰⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000**, İstatistik Yıllığı, s.4.

geçtikçe buharlı lokomotifler azalmış yerini dizel lokomotiflere bırakmıştır. Günümüzde artık buharlı lokomotifler müzelerde sergilenmektedir. Dizel lokomotifler ve elektrikli lokomotifler demiryolu hatlarımızda çalışmaktadırlar. Bu durum demiryolları açısından olumlu bir gelişmedir. D.P iktidarı ile birlikte yeni hatların yapımı yavaşlamıştır. Ama yeni hat yapımının yerini mevcut hatların alt yapı ve üst yapısında ciddi ilerlemeler sağlanmıştır. Raylar yenilenmiş, traversler değiştirilmiş, lokomotifler buharlıdan, dizele,dizelden elektrikli sisteme geçirilmiştir.

b. Çekilen Araçlar

1.Yolcu Vagonları

Tablo 4

YILLAR

| | Yolcu Vag. | Kapasite | Diziler | Kapasite | Top.Kapasite | Furgon |
|------|------------|----------|---------|----------|--------------|--------|
| 1923 | (.) | (.) | - | - | (.) | (.) |
| 1924 | (.) | (.) | - | - | (.) | (.) |
| 1925 | (.) | (.) | - | - | (.) | (.) |
| 1926 | (.) | (.) | - | - | (.) | (.) |
| 1927 | (.) | (.) | - | (.) | (.) | - |
| 1928 | (.) | (.) | (.) | - | - | (.) |
| 1929 | (.) | (.) | - | (.) | (.) | - |
| 1930 | (.) | (.) | - | (.) | (.) | - |
| 1931 | 236 | 11.889 | - | - | (.) | 83 |
| 1932 | 270 | 12.597 | - | - | (.) | 80 |
| 1933 | 239 | 11.230 | (.) | (.) | (.) | 79 |
| 1934 | 422 | 19.091 | (.) | (.) | (.) | 110 |
| 1935 | 860 | 42.172 | (.) | (.) | (.) | 206 |
| 1936 | 1.211 | 74.883 | (.) | (.) | (.) | 249 |
| 1937 | 1.241 | 53.504 | (.) | (.) | (.) | 242 |

| | | | | | | |
|------|-------|--------|-----|-----|-----|-----|
| 1938 | 1.256 | 54.191 | (.) | (.) | (.) | 259 |
| 1939 | 1.311 | 57.075 | (.) | (.) | (.) | 259 |
| 1940 | 1.303 | 56.265 | (.) | (.) | (.) | 294 |
| 1941 | 1.342 | 56.808 | (.) | (.) | (.) | 313 |
| 1942 | 1.372 | 58.266 | (.) | (.) | (.) | 334 |
| 1943 | 1.372 | 58.719 | (.) | (.) | (.) | 339 |
| 1944 | 1.369 | 58.686 | (.) | (.) | (.) | 369 |
| 1945 | 1.372 | 58.210 | (.) | (.) | (.) | 362 |
| 1946 | 1.366 | 57.600 | (.) | (.) | (.) | 390 |
| 1947 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1948 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1949 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1950 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1951 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1952 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1953 | 1.239 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1954 | 1.226 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1955 | 1.202 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |

Tablo 4’de⁶¹⁰ görüldüğü gibi, 1931 yılında 11.889 kişi taşıma kapasitesi olan 236 adet yolcu vagonu ve 83 adet furgon vagon⁶¹¹ bulunmaktadır. 1940 yılında yolcu vagonu 1.303 adete, yolcu taşıması kapasitesi de 56.265 kişiye yükselmiştir. Furgon vagonların sayısı ise 294 adede çıkmıştır. 1946 yılına geldiğimizde ise yolcu vagonu sayısı 1.366 adete yükselmiş yolcu taşıma kapasitesi ise 57.600’e çıkmıştır. Furgon sayısı ise 390 adete yükselmiştir. 1955 yılında ise yolcu vagon sayısı 1.202 adete düşmüştür. Genelde bütün yıllara baktığımız zaman vagon sayısı ve taşıma kapasitesi ortalama olarak aynı düzeydedir. Buna örnek verecek olursak; 1970 yılında yolcu vagon sayısı 1.246 dır, 1995 yılında ise yolcu vagonu 1.100 adettir.

⁶¹⁰ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.6-7.

⁶¹¹ **Furgon Vagon:** Furgon vagon tren dizisinde lokomotif ile ilk yolcu taşıyan vagon arasında ki vagonudur. Yani lokomotifin hemen arkasındaki vagona furgon vagon denir ve dizide ki demiryolu çalışanları bu vagonu seyahat boyunca kullanırlar.

Yolcu vagonlarının başlangıç durumuna bakacak olursak Devlet Demiryolları şirketlerden aldığı hatlar üzerinde ahşap vagonlar bulmuştur. Bu vagonlar kullanılamaz durumdadır. O yüzden ilk aşamada hemen demir vagonlar alınmıştır. Daha sonra da emniyet, konfor ve mali durumlar göz önüne alınarak genelde iki dingilli yolcu vagonları alınmıştır⁶¹².

2. Yük Vagonları

Tablo 5

| YILLAR | Yük vagonu | Kapasite | 3.Şahıs vag. | Kapasite | İdari vagon |
|--------|------------|----------|--------------|----------|-------------|
| 1923 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1924 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1925 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1926 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1927 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1928 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1929 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1930 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1931 | 3.856 | (.) | 227 | (.) | (.) |
| 1932 | 3.830 | (.) | 368 | (.) | (.) |
| 1933 | 4.386 | (.) | 140 | (.) | (.) |
| 1934 | 5.784 | (.) | 150 | (.) | (.) |
| 1935 | 12.355 | (.) | 226 | (.) | (.), |
| 1936 | 13.389 | (.) | 726 | (.) | (.) |
| 1937 | 13.432 | (.) | 1.069 | (.) | (.) |
| 1938 | 13.655 | (.) | 1.150 | (.) | (.) |
| 1939 | 13.680 | (.) | 1.189 | (.) | (.) |

⁶¹² “D.Demiryollarında Cer İşleri”, **a.gm.**,s.865.

| | | | | | |
|------|--------|-----|-------|-----|-------|
| 1940 | 13.323 | (.) | 675 | (.) | (.) |
| 1941 | 14.015 | (.) | 713 | (.) | (.) |
| 1942 | 15.410 | (.) | 788 | (.) | (.) |
| 1943 | 15.728 | (.) | 897 | (.) | (.) |
| 1944 | 15.644 | (.) | 970 | (.) | (.) |
| 1945 | 15.625 | (.) | 988 | (.) | (.) |
| 1946 | 15.527 | (.) | 1.044 | (.) | (.) |
| 1947 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1948 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1949 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1950 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1952 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1953 | 14.929 | (.) | 572 | (.) | 1.577 |
| 1954 | 16.532 | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1955 | 16.295 | (.) | (.) | (.) | (.) |

Tablo 5’de ⁶¹³görüldüğü gibi, 1931 yılında 3.856 adet yük vagonumuz vardır . Ayrıca 3. şahıs vagonları diye adlandırdığımız özel sektördeki insanların kendi vagonlarının sayısı da 227 adettir. 1941 yılında ise yük vagonunun sayısı 14.015, üçüncü şahısların vagon sayısı ise 713 tür. 1946 yılında ise bu sayı 15.527 adet yük vagonu, 1.044 adet 3. şahıs vagonu⁶¹⁴ bulunmaktadır. 1953 yılında ise 14.929 adet yük vagonu, 572 adet 3. şahıs vagonları ve 1.577 adet servis vagonu bulunmaktadır. Genel olarak baktığımızda her geçen sene hem yük vagonu, hem 3. şahıs vagonları hem de servis vagonlarının sayısında artış gözlenmektedir.

Yük vagonlarının şirketlerden alındığı döneme bakacak olursak hatlardaki yük vagonlarının bir çoğu kullanılamaz haldedir. Kullanılabilir halde olan yük vagonlarından verim almak çok zordur. Bunu gören Cumhuriyet idarecileri, tecrübelerinden de yola çıkarak daha sonraki yük vagonu alımlarında bakım ve

⁶¹³ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000**, İstatistik Yıllığı, s.8.

⁶¹⁴ 3. Şahıs Vagonları demiryolları ile devamlı yük taşıyan firmaların, kendi vagonları ile bizim hatlarımızı ücret ödeyerek kullanmasıdır. Bu durumdaki vagonlara 3.şahıs vagonlar denilmektedir.

tamiratının az olduğu mali olarak uygun olan ve azami olarak 20 ton hamule (yük) taşıyabilen vagonlar almıştır⁶¹⁵.

Hem lokomotif hem de yolcu-yük vagonlarına ihtiyaç yeni hatlar açıldıkça, ve millileştirme devam ettikçe artmıştır. Bu yüzden önce Almanya'dan sonra sırası ile İngiltere, ABD ve Çekoslovakya'dan lokomotif, yolcu ve yük vagonları alınmıştır. Hem elimizdeki çeken ve çekilen araçlar hem de bu ülkelerden aldığımız çeken ve çekilen araçların bakımı ve tamiri ilk önce Almanlar tarafından Eskişehir'de yapılan atölyede gerçekleştirilmiştir. Daha sonrada Sivas ve Ankara'da birer atölye açılmıştır.

5. Yolcu Sayısı

Tablo 6

| YILLAR | BANLİYÖ | ANAHAAT | TOPLAM (BİN) |
|--------|---------|---------|--------------|
| 1923 | (.) | (.) | (.) |
| 1924 | (.) | (.) | (.) |
| 1925 | (.) | (.) | (.) |
| 1926 | (.) | (.) | (.) |
| 1927 | (.) | (.) | (.) |
| 1928 | 3.132 | 1.804 | 4.936 |
| 1929 | 3.528 | 2.095 | 5.623 |
| 1930 | 3.551 | 1.902 | 5.453 |
| 1931 | 3.375 | 1.523 | 4.899 |
| 1932 | 3.478 | 1.381 | 4.859 |
| 1933 | 3.523 | 1.739 | 5.261 |
| 1934 | 5.349 | 3.162 | 8.510 |
| 1935 | 6.305 | 5.260 | 11.564 |

⁶¹⁵ "D.Demiryollarında Cer İşleri", **a.g.m.**,s.865.

| | | | |
|------|--------|--------|--------|
| 1936 | 8.017 | 6.669 | 14.686 |
| 1937 | 12.688 | 8.067 | 20.755 |
| 1938 | 14.038 | 9.365 | 23.402 |
| 1939 | 14.927 | 10.709 | 25.636 |
| 1940 | 16.340 | 13.987 | 30.326 |
| 1941 | 21.349 | 16.330 | 37.678 |
| 1942 | 23.821 | 19.205 | 43.026 |
| 1943 | 25.167 | 18.560 | 43.727 |
| 1944 | 24.839 | 19.337 | 44.177 |
| 1945 | 16.682 | 12.497 | 29.179 |
| 1946 | 26.596 | 20.993 | 47.589 |
| 1947 | 28.267 | 21.394 | 49.662 |
| 1948 | 29.085 | 20.097 | 49.182 |
| 1949 | 30.564 | 20.151 | 50.715 |
| 1950 | 32.235 | 20.896 | 53.130 |
| 1951 | 34.619 | 21.733 | 56.352 |
| 1952 | 37.008 | 23.315 | 60.322 |
| 1953 | 32.532 | 20.003 | 52.535 |
| 1954 | 38.342 | 23.624 | 61.966 |
| 1955 | 34.124 | 23.177 | 57.301 |

Tablo 6'da⁶¹⁶ görüldüğü üzere, yolcu sayısı 1928 yılında 3.132 adet banliyö, 1.804 adet ana hatta olmak üzere toplam 4.936 kişidir. 1935 yılında ise 6.305 kişi banliyöde, 5.260 kişi ana hatlarda olmak üzere toplamda 11.564 kişidir. 1940 yılında ise 16.340 kişi banliyö ile taşınırken, 13.987 kişi ana hatlarda taşınarak toplamda 30.326 taşınmıştır. 1950 yılına geldiğimizde ise 32.235 kişi banliyölerde, 20.896 kişi ana hatlarda toplam 53.130 kişi taşınmıştır. Yıllara baktığımız zaman hem banliyö hem de ana hatlarda yolcu sayısı her geçen yıl artmaktadır.

⁶¹⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.24.

6. Yolcu Geliri

Tablo 7

| YILLAR | Banliyö | Anahat | Toplam |
|--------|-----------|------------|------------|
| 1923 | (.) | (.) | (.) |
| 1924 | (.) | (.) | (.) |
| 1925 | (.) | (.) | (.) |
| 1926 | (.) | (.) | (.) |
| 1927 | (.) | (.) | (.) |
| 1928 | 213.811 | 4.258.992 | 4.472.803 |
| 1929 | 254.811 | 4.828.842 | 5.083.653 |
| 1930 | 259.105 | 4.559.865 | 4.818.970 |
| 1931 | 237.627 | 4.093.735 | 4.331.362 |
| 1932 | 239.260 | 3.611.488 | 3.850.748 |
| 1933 | 232.696 | 3.956.826 | 4.189.522 |
| 1934 | 312.687 | 4.992.323 | 5.305.010 |
| 1935 | 371.634 | 6.200.077 | 6.571.711 |
| 1936 | 485.779 | 7.624.212 | 8.109.991 |
| 1937 | 726.062 | 9.053.504 | 9.779.566 |
| 1938 | 797.173 | 10.332.911 | 11.130.084 |
| 1939 | 830.724 | 12.232.059 | 13.062.783 |
| 1940 | 985.462 | 17.820.229 | 18.805.691 |
| 1941 | 1.292.521 | 24.184.461 | 25.476.982 |
| 1942 | 1.643.409 | 31.555.167 | 33.198.576 |
| 1943 | 2.071.813 | 36.079.500 | 38.151.313 |
| 1944 | 2.672.399 | 38.110.909 | 40.783.308 |
| 1945 | 1.839.369 | 23.764.517 | 25.603.886 |
| 1946 | 2.807.015 | 38.737.215 | 41.544.230 |
| 1947 | 2.957.741 | 43.680.069 | 46.637.810 |
| 1948 | 3.201.318 | 41.586.136 | 44.787.454 |
| 1949 | 3.409.246 | 41.439.974 | 44.849.220 |
| 1950 | 3.627.858 | 42.536.446 | 46.164.304 |
| 1951 | 3.794.784 | 45.222.525 | 49.017.309 |
| 1952 | 4.065.398 | 51.659.686 | 55.725.084 |
| 1953 | 3.877.742 | 49.443.816 | 53.321.558 |
| 1954 | 5.122.256 | 67.429.116 | 72.551.372 |
| 1955 | 4.532.900 | 73.931.190 | 78.464.090 |

Tablo 7 de ⁶¹⁷ gördüğümüz üzere, 1928 yılında banliyölerden 213.811 TL, ana hatlardan 4.258.992 TL olmak üzere toplam 4.472.803 TL gelir elde edilmiştir. 1941 yılında bu rakam banliyölerde 1.292.521 TL, iken ana hatlarda 24.184.461 TL toplam 25.476.982 TL dir. 1950 yılında ise 3.627.858 TL banliyö hatlarından, 42.536.446 TL ana hatlardan olmak üzere toplam 46.164.304 TL dir. 1954 yılında ise 5.122.256 TL banliyölerden, 67.429.116 TL de ana hatlardan olmak üzere toplam 72.551.372 TL kazanç sağlanmıştır. Demiryollarında her geçen yıl hem banliyölerde hem de ana hatlarda yolcu geliri düzenli olarak artmıştır.

7. Yük Geliri

Tablo 8

| YILLAR | ⁶¹⁸ BÜYÜK HIZ | MESAJERİ | KÜÇÜK HIZ | BAGAJ | TOPLAM |
|--------|--------------------------|----------|------------|---------|------------|
| 1923 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1924 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1925 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1926 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1927 | (.) | (.) | (.) | (.) | (.) |
| 1928 | 414.982 | 85.271 | 6.340.570 | 206.663 | 7.047.486 |
| 1929 | 452.198 | 138.631 | 7.739.420 | 229.908 | 8.560.157 |
| 1930 | 441.915 | 204.520 | 7.195.446 | 211.170 | 8.053.051 |
| 1931 | 449.954 | 311.553 | 8.380.854 | 179.069 | 9.321.430 |
| 1932 | 449.587 | 341.166 | 6.604.688 | 136.608 | 7.532.049 |
| 1933 | 666.013 | 352.848 | 8.400.287 | 144.955 | 9.564.103 |
| 1934 | 826.051 | 392.401 | 12.968.926 | 147.007 | 14.334.385 |
| 1935 | 880.721 | 439.222 | 12.290.118 | 162.306 | 13.772.367 |

⁶¹⁷ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000**, İstatistik Yıllığı, s.28.

⁶¹⁸ **Büyük Hız:** Daha fazla para ödeyerek yüklerini hızlı yük trenlerine yükleme işine büyük hız denmektedir. **Küçük Hız:** Daha Az para ile yükün daha uzun sürede bir yerden bir yere taşınmasıdır. **Mesajeri:** Bir vagonu doldurmayacak kadar olan parça yüklerdir daha az para ile daha uzun sürede taşınır. **Bagaj:** Parça yüklerin daha fazla para ödeyerek daha hızlı taşınmasıdır.

| | | | | | |
|------|------------|---------|-------------|-----------|-------------|
| 1936 | 1.223.585 | 609.105 | 17.921.203 | 184.076 | 19.937.969 |
| 1937 | 1.401.236 | 502.066 | 20.411.373 | 246.915 | 22.561.590 |
| 1938 | 1.519.675 | 478.592 | 21.529.530 | 292.501 | 23.820.298 |
| 1939 | 1.944.499 | 427.441 | 25.321.180 | 329.439 | 28.022.559 |
| 1940 | 3.402.391 | 468.046 | 33.556.063 | 504.961 | 37.931.461 |
| 1941 | 3.516.836 | 406.818 | 36.210.852 | 788.815 | 40.923.321 |
| 1942 | 4.550.416 | 653.279 | 42.655.535 | 837.660 | 48.696.890 |
| 1943 | 6.154.419 | 948.187 | 69.515.804 | 955.664 | 77.574.074 |
| 1944 | 7.314.582 | 693.170 | 68.338.656 | 905.261 | 77.251.669 |
| 1945 | 4.912.874 | 412.988 | 37.322.737 | 602.122 | 43.250.721 |
| 1946 | 7.469.953 | 881.863 | 65.673.800 | 935.575 | 74.961.191 |
| 1947 | 8.891.082 | 794.063 | 85.983.963 | 964.105 | 96.633.213 |
| 1948 | 9.586.871 | 569.948 | 83.079.100 | 1.005.001 | 94.240.920 |
| 1949 | 9.903.282 | 563.997 | 95.301.443 | 1.101.598 | 106.870.320 |
| 1950 | 9.526.040 | 458.287 | 95.637.105 | 1.071.719 | 106.693.151 |
| 1951 | 11.735.075 | 404.219 | 105.438.800 | 1.154.289 | 118.732.383 |
| 1952 | 14.006.076 | 442.265 | 148.625.401 | 1.319.730 | 164.393.472 |
| 1953 | 12.309.582 | 369.945 | 136.497.070 | 1.335.797 | 150.512.394 |
| 1954 | 14.966.340 | 452.756 | 171.403.307 | 1.878.467 | 188.900.870 |
| 1955 | 19.346.734 | 509.096 | 191.488.822 | 2.018.528 | 213.363.180 |

Tablo 8'e ⁶¹⁹ baktığımız zaman 1928 yılında büyük hızla taşınan yük geliri 414.982 tl, mesajeri ile taşınan yük geliri 85.271 TL, küçük hız ile taşınan yük geliri 6.340.570 tl, bagaj yükünden de kazanılan yük taşıma geliri 206.663 TL olmak üzere toplam 7.047.486 TL olmuştur. 1936 yılında ise büyük hızla taşınan yük geliri 1.223.585 TL, mesajeri ile taşınan yük geliri 609.105 TL, küçük hız ile taşınan yük geliri 17.921.203 TL, bagaj yükünden de kazanılan yük taşıma geliri 184.076 TL olmak üzere toplam 19.937.969 TL olmuştur.

⁶¹⁹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.34.

1945 yılında büyük hızla taşınan yük geliri 4.912.874 TL, mesajeri ile taşınan yük geliri 412.988 TL, küçük hız ile taşınan yük geliri 37.322.737 TL, bagaj yükünden de kazanılan yük taşıma geliri 602.122 TL olmak üzere toplam 43.250.721 TL olmuştur. 1950 yılında büyük hızla taşınan yük geliri 9.526.040 TL, mesajeri ile taşınan yük geliri 458.287 TL, küçük hız ile taşınan yük geliri 95.637.105 TL, bagaj yükünden de kazanılan yük taşıma geliri 1.071.719 TL olmak üzere toplam 106.693.151 TL olmuştur.

1955 yılına geldiğimiz zaman ise büyük hızla taşınan yük geliri 19.346.734 tl, mesajeri ile taşınan yük geliri 509.096 TL, küçük hız ile taşınan yük geliri 191.488.822 TL, bagaj yükünden de kazanılan yük taşıma geliri 2.018.528 TL olmak üzere toplam 213.363.180 TL olmuştur. Büyük hızla, küçük hızla, mesajeri, bagaj ile taşınan yük gelirlerinde her sene ciddi bir yükselme görülmektedir. Bu daha sonraki yıllarda da görülecektir. Bunda hattın bütün ülkeyi kapsar duruma gelmesi, tarifelerin halkın ve ülkenin iktisadi durumuna göre yeniden ayarlanmasının etkisi büyüktür. Demiryolu işletmeciliğinin iyi yapılması hem yolcu hem de yük gelirlerinin artmasına yol açmıştır.

V. BÖLÜM

A. 1950 YILINDAN SONRA DEMİRYOLLARI

II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti savaşa girmemesine rağmen özellikle mali olmak üzere her yönden etkilenmiştir. Bu dönemde demiryolu yapım hızı 1940 yılından önceye göre yavaşlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrası dünyanın güç dengeleri değişmiş, dünya iki kutuplu bir hale gelmiştir. Bu iki kutup; bir yanda Amerika Birleşik Devletleri, diğer tarafta Rusya'dır. Hızla değişen güç dengesi Türkiye'nin yıllardır takip ettiği dikkatli ve hassas denge politikasını imkansız hale getiriyordu⁶²⁰.

Dünyadaki bir çok ülke bu iki kutup arasında bir seçenek yapma durumuna gelmiştir. Rusya'nın her dönem ortada olan sıcak denizlere inme politikası, Türkiye'nin boğazlarında üs kurmak istemesi ve doğu sınırlarımızda ki tehditleri Türkiye'yi Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa devletlerine doğru itmiştir⁶²¹.

Türkiye'nin Amerika'ya yaklaşması 1947 yılındaki Marshall yardımı ile doruk noktasına ulaşmıştır. Marshall yardımı, Türkiye'nin ulaştırma politikasını tamamen değiştirecek kadar önemlidir. O yüzden, öncelikle plan daha sonrada yardıma dönen Marshall Planı'nın tarihçesine bakalım.

Marshall Planı, Amerika'nın Avrupa devletlerine verdikleri yardımın adıdır. Amerika'nın eski Dışişleri Bakanı Marshall, Avrupa'da bir kalkınma yardımı yapılması fikrini Haziran 1947 yılında ortaya atmıştır. Bu fikre göre, Avrupa'nın kalkınma programı yine Avrupa devletlerinin teşebbüsü ile hazırlanmalı ve ortak bir

⁶²⁰ Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, C:II, İletişim Yayınları, Ankara, 1986, s.546.

⁶²¹ A.Haluk Ülman, "Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler", *S.B.F.D.*, C:XXIII, No:3, Eylül 1968, s.260. Akbulut, *a.g.m.*, s.33.

program olmalıdır⁶²². Amerika bu programın uygulanmasına mali imkanları ile yardım edecektir⁶²³.

Avrupa kalkınma programının hazırlanması için her ülke toplantıya çağrıldı; bu davete icabet eden her devletin temsilcilerinden oluşan bir komisyon 1947 yılında bir rapor hazırladı. Bu raporda, Avrupa'nın kalkınması için özellikle buğday, şeker, patates, kömür ve çelik istihsalinin artırılması, mali istikrarın sağlanması, Avrupa milletlerinin aralarında işbirliği yapmaları gerekliliği savunulmuştur⁶²⁴.

Amerikan hükümeti, bu raporda kabul edilen imkanları göz önünde tutarak ne kadar yardım yapılması gerektiğini ve bunun Amerika ekonomisi üzerinde yapacağı tesirleri tetkik etmiş ve vardığı sonuca göre hazırlanan yardım kanunu tasarısı Kongreye sevk ederek , 3 Nisan 1948 tarihinde kabul ettirmiştir. Bu yardımda Marshall Planı adı verilmiştir. Marshall Planı'nın uygulanması için Amerika tarafından yapılmakta olan yardım, 1948 Haziran'ından itibaren dört sene devam edecektir ve ilk 15 ay için 5,3 milyar dolar tahsis edilmiştir. Türkiye'ye ilk sene için verilmiş olan doğrudan doğruya veya aralıklarla takriben 50 milyon dolarlık yardım başlıca ziraat ve maden işlerine tahsis edilmiştir. Daha sonraki yıllar için verilecek olan yardım tahsisatı ise zirai ve sınai kalkınmamız ile beraber ulaştırma sistemimizin takviyesine ayrılacaktır⁶²⁵.

Marshall yardımı ile birlikte Türkiye'nin ulaştırma politikasında büyük değişiklikler olmuştur. Tarımda uzmanlaşma tüketime dayalı sanayileşme ve karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine geçilmiştir. 1950 yılına kadar yapılan veya yapılması planlanan demir-çelik, petro-kimya gibi ağır sanayiden vazgeçilerek; tarım ürünleri, ürünlerin işlenmesi, inşaat, el sanatları, orman ürünleri gibi hafif

⁶²² İsmail Soysal, "Türk-Amerikan Siyasal Çizgilerinin Ana Çizgileri", **Belleten**, T.T.K.Yayımları, Nisan-1977,Sayı:162,s.268.

⁶²³ Yusuf Sarıncay, **Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişi ve NATO'ya Girişi**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.,Ankara,1988.,s.66.

⁶²⁴ İrfan Kuraner, "Marshall Planı ve Demiryollarımız", **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Mart 1949, Sayı:279-281,C:23, s.4.

⁶²⁵ Kuraner,**a.g.m.**,s.4.

sanayiye yönelinmiştir. Ağır sanayiden vazgeçen Türkiye’de demiryollarının etkisi çok azalmıştır⁶²⁶.

II. Dünya Savaşı’ndan karlı çıkan Amerikan Ford, General Motors gibi otomotiv şirketleri ve büyük petrol şirketleri karayolu ulaşımını tercih olarak dayatıyorlardı. Amerikan Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Mr. Hilts Türkiye’ye gelerek bir rapor hazırlamış ve bu rapora dayanarak karayolları ayrı bir genel müdürlük olarak Bayındırlık Bakanlığı’na geçmiştir. Bu rapor uygulanarak tamamen ABD ‘nin ulaşım politikası olan karayollarına yönelinmiştir⁶²⁷.

1946’dan sonra demiryolların’da ciddi bir yavaşlama görülmektedir. Demokrat Parti’nin 1950 yılında iktidar olduğu döneme kadar demiryollarında şu gelişmeler yaşanmıştır.

1947 yılında 3. Bölge olan Balıkesir ve 11. bölge olan Sivas işletme müdürlükleri kaldırılmıştır.

Demiryolları 1. İşletme Müdürlüğü Haydarpaşa

2. İşletme Müdürlüğü Ankara

3. İşletme Müdürlüğü Kayseri

4. İşletme Müdürlüğü Erzurum

5. İşletme Müdürlüğü Malatya

6. İşletme Müdürlüğü Adana

7. İşletme Müdürlüğü Afyon

8. İşletme Müdürlüğü İzmir

9. İşletme Müdürlüğü Sirkeci ve Mudanya- Burs İşletme

Amirliği olarak işletilmektedir. Ayrıca yol ve cer başkanlıkları idaresinde çalışan atölyeler, mali durum göz önüne alınarak birleştirilmiş ve yeni kurulan Atelyeler

⁶²⁶ Gökbulut, **a.g.m.**,s.33.,Atik,**a.g.m.**,s.79.

⁶²⁷ Ehsan Aktaş, “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17 Aralık 1997,Ankara,s.86.

Dairesi emrine verilmiştir. Bu yeni kurulan daireye Sivas, Eskişehir, Halkapınar, Yedikule Cer, Ankara Motor ve Eskişehir yol atölyeleri bağlanmıştır.⁶²⁸

16 Aralık 1947 yılında Elazığ-Van hattının Palu'dan sonra Hun-Suveren-Genç isimli istasyonları işletmeye açılmıştır. 10 Temmuz 1948 yılında Ankara-Haydarpaşa arasında çalışacak Mototren seferleri, 15 Ekim 1948 yılında Doğu Ekspres treninin Haydarpaşa- Ankara-Erzurum arasında karşılıklı sefer konulmuştur. Ege Ekspres Trenine ise 28 Kasım 1948 yılından itibaren Ankara-İzmir-Ankara arasında sefer konulmuştur. 14 Aralık 1948 yılından itibaren Kütahya'ya uğramak şartı ile Konya-Adana-Haydarpaşa-Diyarbakır-Kurtalan arasında sefer konulmuş ve 7 Kasım 1948 yılında işletmeye açılmıştır. Ayrıca Fevzipaşa- Diyarbakır hattı üzerinde bulunan Bekirhüseyin ve Baskil istasyonları arasında bulunan Pınarlı İstasyonu 1 Şubat 1949 yılında açılmış, Erzurum'dan sonra Uzunahmet –Korucuk-Hasankale istasyonları 20 Aralık 1949 tarihinde işletmeye açılmıştır⁶²⁹.

1. Demokrat Parti Dönemi Demiryolları

14 Mayıs 1950 yılında yapılan genel seçimlerle Demokrat Parti, Cumhuriyet Halk Partisi'ne karşı büyük bir galibiyet kazanarak tek başına iktidar olmuştur⁶³⁰. Demokrat Partinin iktidar olması ile birlikte ulaştırma politikası olarak o güne kadar kullanılan demiryolları geri plana atılmış ve yerine karayolları tercih edilmiştir. 1950 yılına kadar karayolları demiryollarının tamamlayıcısı iken, paralel hatlarla yapılır iken malesef daha sonra demiryolları kaderine terk edilerek bütün yatırımlar karayollarına kaydırılmıştır.

⁶²⁸ **Tasarruf Devri (1946-1953)**, Demiryolları Dergisi, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445, C:39,s.73-75.

⁶²⁹ "Tasarruf Devri (1946-1953)", **a.g.m.**, s.75-76.

⁶³⁰ Geniş Bilgi İçin Bkz., Cem Eroğul, **D.P. Tarihi ve İdeolojisi**, İmge Yayınları, II.Baskı, Ankara,1990., H.Kemal Karpat, **Türk Demokrasi Tarihi**, Afa Yayınları,İstanbul,1996.,Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918-1990**,İmge Kitabevi,III.Baskı,Ankara,1991.,Taner Timur, **Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçiş**, İletişim Yayınları,İstanbul,1991.,Eric Jan Zürcher, **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**,İletişim Yayınları,II.Baskı,İstanbul,1996.,Fahir Armaoğlu, **20.Y.Y.Siyasi Tarihi (1914-1980)**,Türkiye İş Bankası Yayınları, X.Baskı,Ankara,1994.

Demiryolları bu yıldan sonra yeni hat yapımı yerine mevcut hatları yenilemeye, alt yapı ve üst yapıyı değiştirmeye, çeken ve çekilen araçları günümüz standartlarına getirmek için çalışılmıştır. Bunda da maalesef başarılı olunamamış demiryolları her geçen gün modern devletlerin gerisinde kalmıştır.

Demiryollarında ilk olarak merkezi Kayseri’de bulunan 3. İşletme müdürlüğü ve merkezi Afyonda bulunan 7. İşletme müdürlüğü 10 Ekim 1951 tarihinde lağvedilmiştir. Erzurumda ki 4. bölge İşletme müdürlüğü Sivas’a nakledilmiştir.

Sırası ile işletme müdürlükleri ve merkezleri şu şekilde oluşmuştur.

1. İşletme Müdürlüğü Merkezi Haydarpaşa
2. İşletme Müdürlüğü Merkezi Ankara
3. İşletme Müdürlüğü Merkezi İzmir
4. İşletme Müdürlüğü Merkezi Sivas
5. İşletme Müdürlüğü Merkezi Malatya
6. İşletme Müdürlüğü Merkezi Adana ⁶³¹

10 Temmuz 1948 yılında sefere konulan mototrenlerin bakım ve temizliği ile mevcut depodan farklı bir motorlu tren deposu kurulmuştur. Bundan başka Adana, İzmir, Haydarpaşa, Zonguldak’ ta birer tane Motorlu Tren Deposu bulunmaktadır. Ayrıca 1 Ocak 1951 tarihinde, daha önce ki bölümde detaylı anlatıldığı gibi Hasankale-Horasan (45 km) kısmı işletmeye açılmıştır⁶³². 1952 yılında mototrenlerin seferleri arttırılmıştır. 1953 yılında ise Mudanya-Bursa hattının (41km) işletilmesine son verilmiş ve hat sökülüştür⁶³³.

1953 Yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet

⁶³¹ “Tasarruf Devri (1946-1953)”, **a.g.m.**, s.77.

⁶³² Onur,**a.g.e.**,s.60,Atik,**a.g.e.**,s.83.

⁶³³ “Tasarruf Devri (1946-1953)”, **a.g.m.**, s.78.

Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü olarak kurulmuş ve teşkilatlandırılmıştır⁶³⁴.

Teşkilatta şu şekilde oluşmuştur:

Merkezi Ankara'da bulunan Umum Müdürlük,

Biri Umum Müdür olmak üzere yedi kişilik bir İdare Meclisi tarafından idare olunur.

Reis ile iki üyesi Münakalat,

Bir üyesi Maliye,

Bir üyesi İktisat ve Ticaret,

Bir üyesi İşletmeler Vekaletini temsil eder.

Merkez Teşkilatı:

Bir Umum Müdür,

Üç Müdür Muavini ile Teftiş Tetkik Kurulu, Baş Müşavirlik, İtiraz Tetkik Kurulu,

I – Yol Dairesi,

II – Cer Dairesi,

IIA – Fabrikalar Dairesi,

III – Ticaret ve Hasılat Dairesi,

IV – Mali İşler Dairesi,

⁶³⁴ TCDD İstatistik Yıllıkları, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı.,s.4., Faaliyet Raporu 2009, T.C. Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü,s.15.

V – Hareket Dairesi,

VI – Sağlık İşleri Dairesi,

VII- Umumi Kâtiplik

VIII – Zat ve Sosyal İşler Dairesi,

IX – Malzeme Dairesi,

X – Hukuk Müşavirliği,

XI – Limanlar Dairesi,

XII – İnşaat Dairesi,

XIII – Etüt ve Planlama Dairesi

XIV – İstatistik

XV – Mektepler ve Kurslar

XVI – Tesisler Dairesi

(BMS) Basın, Müracaat, Şikayet ve Propaganda Müdürlüğünden müteşekkildir⁶³⁵.

Demokrat Parti döneminde Devlet demiryollarında bir buçuk yıldır yapılan çalışma ile kalkınma programı tamamlanmış bulunmakta idi. Demiryollarımızın on yıl içinde top yekün kalkınmasını planlayan ve tutarı 2 milyar Türk Lirasının üstünde bulunan bu programla, demiryolu işletmemizde bugün hakim olan insan gücü, yerini modern bir mekanizasyona bırakacaktı⁶³⁶.

⁶³⁵ **Demiryollarımızın Gelişme Devri (22.7.1953-27.5.1960)**, Demiryolları Dergisi, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445, C:39,s.80.

⁶³⁶ Haydar Özakman, “Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1957, Sayı:382-383,C:33,s.42.

Bu kalkınma programının içeriğine baktığımız zaman modern demiryolculuk anlamında şu değişiklikleri öngörmektedir:

1. Bu kalkınma hamlelerinden başında elektrifikasyon işi gösterilebilir. Sirkeci – Halkalı arasında yapılan elektrikli tren işletmesi çift hat olup uzunluğu 28 kilometredir. Bu hat üzerinde buharlı işletme tamamen kaldırılmış olup, yolcu ve yük trenleri de elektrikli lokomotifle cer edilmektedir. Bu hatta ilerde de yazılacağı gibi, 1956 yılında Sirkeci-Halkalı arası elektrikli trenler işlemeye başlayacaktır. Bundan başka İstanbul – Ankara – Zonguldak kesimi elektrifikasyon⁶³⁷ etüdüleri de tamamlanmıştır.

2. Demiryollarımızın modern cihazlarla donatılması amacıyla Amerikan “Westinghouse Air Brake Internationale Co.” Firmasıyla imzalanan şartname gereğince; İstanbul – Ankara – Zonguldak arasında yeni tip sinyalizasyon tesisi yapılmasına gidilmektedir. Bu kısım en modern emniyet, işaret ve muhabere tesisleriyle donatılacak; bölgelerin bütün tren seyrüseferi bu modern cihazlar sayesinde tek bir bölge amiri tarafından merkezden sevk, idare ve kontrol edilecektir.

3. Alman “Siemens und Halske” firmasıyla yapılan anlaşma demiryollarımızın modern telekomünikasyon şebekesine sahip olmasını sağlayacaktır. Bu şebekede hizmete girecek modern cihaz ve tesisler merkezin İstanbul, Eskişehir, Afyon, Alaşehir, Manisa, Balıkesir, İzmir, Zonguldak, Ulukışla, Mersin, İskenderun, Kayseri, Sivas ve Malatya ile bunların kendi aralarındaki iletişimi temin edecektir.

4. Demiryollarımızda yapılan modern çalışmalarda “Dizel İşletmesini” de saymak gerekmektedir. Panamerican firmasıyla yapılan anlaşma gereğince; 90 dizel elektrik lokomotifi ile bunların devamlı ve aksaksız bir şekilde hizmette kalmasını sağlayacak bol miktarda yedeklerini, yakıt stok ve tevzi tesislerini, bakım ve tamir cihaz ve binalarını, bu işletmede görev alacak olan personelin yetiştirilmesini temin eden anlaşma ile demiryollarımızın ferdi araçlar yerine tam bir işletme sağlaması

⁶³⁷ Tevfik Fazlı, “ Türkiye İlk Elektrikli Demiryolu” **Demiryolları Dergisi**, Eylül 1933,Sayı:103,C:9,s.363-364.

mümkün olacaktır. Kısacası Ankara – İstanbul ve Ulukışla – Adana – Fevzipaşa – Gaziantep ve İslahiye gibi bölgelerimizde, tam donanımlı bir dizel işletmesi kurulacaktır.

5. Uluslar arası bir anlaşmada “Eurofima” dır. 14 Avrupa devletine ait demiryolu idarelerinin Hükümetlerinin garantisi altında kurdukları bu şirkete hissedar olmamızdır. Böylece Avrupa normlarına göre standartlaşmış vagonların uzun vadeli kredilerle tedarik edilmesi imkan dahiline girmiştir.

6. Malzeme alımı konusunda Alman Siemens firması ile Sirkeci – Soğuksu Sinyalizasyonu, Ankara – Zonguldak, Irmak – İskenderun, Eskişehir – İzmir hatlarında tatbik edilecek olan telekomünikasyon tesisatı mukaveleleri imza edilmiştir. Diğer taraftan aynı firma ile Irmak – Adana hattında uygulaması düşünülen CTC⁶³⁸ tesisatı için ve Krupp firmasıyla da 80 milyon dolarlık mal müzakeresine devam edilmektedir⁶³⁹.

On yıllık bu planda görüldüğü üzere yeni hat yapımı yok denecek kadar azdır. Daha çok alt yapı ve üst yapının günümüz şartlarına göre düzenlenmesi, çeken ve çekilen araçların yenilenmesi ve yedek parça problemlerinin ortadan kalkmasına yöneliktir. Bu planın bir çok maddesini Türkiye gerçekleştirmiş ama çok uzun bir süreçte yapabilmiştir. Bu süreci tamamlayıncaya kadar da yaptığımız teknoloji gene çağın gerisinde kalmıştır.

2. Bu Dönemde Açılan Hatlar

a. Narlı-Antep-Karkamış Hattı

Narlı-Antep-Karkamış hattı Güney Anadolu'nun özellikle de Urfa, Antep ve Mardin şehirlerinin ürünlerini Suriye topraklarından geçirilmeden ve ücret ödmeden ülkenin iç kısımlarına nakliyesini sağlamak; Bağdat yolunu kısaltmak ve

⁶³⁸ CTC Merkezi Tren hareketlerinin yönlendirildiği merkezdir.

⁶³⁹ Safa Yalçuk, “Sayın Umum Müdürümüzün Fortrafik Mevsimi Dolayısıyla Teşkilata Tamimi” **Demiryolları Dergisi**, Ekim-1957, Sayı:381, C:6,s.6-7. “Demiryollarımızın Gelişme Devri (22.7.1953-27.5.1960)”, **a.g.m.**, s.79., Özakman,**a.g.m.**,s.42-43.

ucuza nakliyat temin edebilmek gibi faydalar sağlamakta idi. Ayrıca hattın askeri önemi de bulunmakta idi. Ülkeye bu kadar faydası olmasına rağmen Fevzipaşa - Diyarbakır hattı ile Fevzipaşa - Nusaybin hattının arasında kalan Antep her iki hattın da yararlanamıyordu⁶⁴⁰.

Antep o zaman yetmiş beş bin nüfusa sahip, Güney Doğu Anadolu'nun en büyük ve önemli merkezlerinden biridir. Maraş'tan Halep'e, Birecik'ten Akdeniz kıyılarına ve Diyarbakır'dan İskenderun'a giden bütün tarihi yolların kesiştiği bir merkezdedir. Onun için bu hat büyük önem taşımakta idi⁶⁴¹.

Bu hat için Cumhuriyet idarecileri, herhangi bir kanun çıkarılmadan etüt işlerini 21 Eylül 1943'te Hazakol İnşaat Şirketi 'ne vermişlerdir⁶⁴². TBMM'de 2 Ağustos 1944'te kabul edilen kanuna ek bir kanun ile Gaziantep ve Maraş'a yapılacak demiryolları için 20 milyon lira ödenek verilmiştir. Kanuna göre Fevzipaşa - Diyarbakır hattının 52. kilometresindeki Narlı İstasyonu'ndan Gaziantep'e kadar yaklaşık 84.077 km demiryolu yapılacaktır⁶⁴³.

Hattın inşası 1946'da üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de şirket inşaatla başlamadığı için sözleşme bozulmuştur. 1947'de yapılan ihale ile inşaatına başlanan hat 1953 'te bitirilerek işletmeye açılmıştır⁶⁴⁴. Bu hat, böylelikle Güney Demiryolu hattına bağlanmıştır⁶⁴⁵.Antep-Karkamış hattı (90km) ise ancak 1960 yılında bitirilebilmiştir⁶⁴⁶.

Bu hat üzerinde Narlı'dan itibaren Dehlizburnu, Salmanlı, Keleş, Cuba, Telhöyük, Şehitarif, Dülük ve Gaziantep istasyonları vardır. Kilis ve Nizip ilçeleriyle il merkezinde elde edilen Antep fıstığı, zeytin, üzüm ve hububat gibi zirai ürünler ve Antep'in öteden beri ünlü ürünleri bir kat daha değerlendirerek bu bölgenin

⁶⁴⁰ Onur,**a.g.e.**,s.59-60.

⁶⁴¹ **Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı**, Demiryolu Dergisi, Ekim 1953,s.8

⁶⁴² Yıldırım,**a.g.e.**,s.111.

⁶⁴³ Atik,**a.g.m.**,s.83. Onur,**a.g.e.**,s.60.

⁶⁴⁴ Hüsnü Sadık Durukal, "Bağdat Paketi Memleketleri Arasında Doğru Demiryolları Münasebetlerinin Kurulması Meselesi", **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1956, s.53. "Narlı -Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı", **a.g.m.**,s.8.Yıldırım,**a.g.e.**,s.112., Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁶⁴⁵ Günçan,**a.g.e.**,s.69.,Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁶⁴⁶ Atik,**a.g.m.**,s.83.

ekonomik ve kültürel kalkınması hızlandırılmış olacaktır. Bu hat, güney demiryolu üzerindeki Karkamış istasyonuna uzatıldıktan sonra Toros Ekspresi güzergahını teşkil etmiş ve gelecekte milletlerarası bir mahiyet kazanacaktır⁶⁴⁷.

Narlı-Antep hattı Cumhuriyet döneminde başlayıp Demokrat Parti döneminde bitirilen nadir hatlardan birisidir.

b. Genç-Muş Hattı

Bu hat Demokrat Parti döneminde başlayıp biten, maalesef tek hattır. Bu hattı, gene eski bölümlerde yazmıştık ama özellikle Genç-Muş hattını anlatmak için hattın tarihçesine bakmak lazımdır.

İran sınırına ulaşacak demiryolu; 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla, Diyarbakır-İrak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan-Van üzerinden yapılacaktı. Bu hattın kabul edilmesinde ki sebep hem İran sınırına en yakın, hem de 171 kilometresi Irak sınırına yapılacak hat ile ortak olması idi⁶⁴⁸.

Daha sonra yapılan etüdler ve çalışmalar doğrultusunda Bitlis-Tatvan-Van güzergahının çok engebeli olduğu görülerek Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahı tercih edilmiştir⁶⁴⁹. Yeni hat 70 km fazla olmasına ve 5 milyon TL fazla masrafı olmasına rağmen hem düzgündür hem de transit taşımacılığa daha uygundur⁶⁵⁰.

Dünya şartlarının getirdiği ekonomik krizden dolayı hatta ödenek verilemediği için oldukça yavaş ilerlemiştir. Cumhuriyet Hükümeti bu sebepten dolayı iç borçlanmaya gitmiştir. 2 Haziran 1941 yılında 4057 sayılı kabul edilen

⁶⁴⁷ “Narlı -Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı”, **a.g.m.**,s.8.

⁶⁴⁸ **Resmi Gazete**, Kanun No: 3262, Kabul Tarihi: 14/6/1937, “Diyarbakırdan Irak ve İran Hududlarına Uzadılan Demiryollarımız”, **a.g.m.**,s.57.

⁶⁴⁹ H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”, **a.g.m.**,s.275.

⁶⁵⁰ Yıldırım,**a.g.e.**,s.106-107., H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”, **a.g.m.**, s.272.

kanun ile; bu hatta harcanmak üzere %7 faizli 35 milyonluk tahvil çıkarılmıştır⁶⁵¹. Bu hat için daha sonra 40 milyonluk daha ödenek verilmiş hattın yaklaşık 155 milyon TL'ye mal olacağı hesap edilmiştir⁶⁵².

Savaşın sona ermesi ile birlikte hattın inşası hızlanmış, 1 Temmuz 1946 yılında 70 kilometrelik Elazığ-Palu bölümü işletmeye açılmıştır⁶⁵³. 129 Kilometrelik Elazığ-Genç kısmı da 16 Aralık 1947 yılında işletmeye açılmıştır⁶⁵⁴. 109 Km. lik Genç – Muş arası 26 Ekim 1955 tarihinde işletmeye açılmış bulunmaktadır⁶⁵⁵.

Genç'ten sonra Dik, Turna, Solhan, Kale, Kurt ve Muş istasyonları mevcut olup bu kısım tek geçit olan bozuk heyelana açık çığ tehlikesi çok yüksek Genç boğazından geçmektedir. Bu boğaz içerisinde önemli tüneller inşa edilmiş ve Murat vadisi üzerinde büyük açıklıkla müteahhit köprüler yapılmıştır. Murat vadisinde yapılmış bulunan demir köprülerden birisinin açıklığı 120 metre olup, Türkiye demiryollarında inşa edilen ilk büyük demir köprüdür⁶⁵⁶. Hattın tamamı 1944 yılında bitirilmesi gerekirken, hem savaş şartları hem de mali yetersizliklerden dolayı Tatvan'a 1964 yılında ancak ulaşmıştır⁶⁵⁷.

1950-1960 yılları arasında çok az hat yapılmış veya devam ettirilmiştir. Bu hatlara baktığımız zaman; Ankara'da 28.318 km'lik Sincan-Ankara-Cebeci hattı , İstanbul'da 7 kilometrelik Küçükçekmece- Soğuksu hattı, 19.725 km'lik Pendik-Gebze hattı çift hat olarak yapılmıştır. Bu dönemde ayrıca toplam 40 kilometreyi ancak bulan küçük iltisak (bağlantı) hatları da yapılmıştır. Bunlar Ereğli-Armutçuk, Malatya-Şehir, Yarımca-İpraş Rafinerisi hatlarıdır⁶⁵⁸.

1955 yılında ise Sirkeci-Halkalı elektrikli hattı açılmıştır. Hattın elektrifikasyonu bir Fransız grubuna 7.2 milyon dolara ihale edilmiştir. 28 ayda

⁶⁵¹ “Dost ve Komşu Memleketlerin Sınırlarına Doğru Elazığ-Van-İran Demiryollarında Gelişmeler”, **a.g.m.**,s.41.

⁶⁵² Yakup Kalgay, “Elazığ-Van-İran Hattı” **a.g.m.**, s.26.

⁶⁵³“Elazığ Demiryolu İstasyonunun Açılışı ve Yeni Kurulan Demiryolları Üzerinde Bir Tetkik Seyahati”, **a.g.m.**,s.405., Tekeli,İlkin,**a.g.m.**,s.138.,Onur,**a.g.e.**,s.59.

⁶⁵⁴ Üner,**a.g.m.**,s.58.

⁶⁵⁵ Damar,**a.g.m.**,s.32.,Üner,**a.g.m.**,s.58.

⁶⁵⁶ Damar,**a.g.m.**,s.31.

⁶⁵⁷ Atik,**a.g.m.**,s.84.

⁶⁵⁸ Günçan,**a.g.e.**,s.73.

tamamlanması tasarlanan hattın yapımı ile Sirkeci - Halkalı arası 70 dk.dan 35 dk.ya inecektir⁶⁵⁹.

Bu dönemde demiryollarına varyantlar da yapılmıştır. Bunlar 1.4 km Yenidoğan-Temelli Varyantı , 3.3 km Çardakbaşı-Beylikahır Varyantı, 4.5 km Beylikahır-Yalınlı Varyantı, 2.5 km Esenkent-Sincan Varyantı (1.Kısım), 2.3 km Esenkent-Sincan Varyantı (2.Kısım) hatları yapılmıştır. Bu varyantların hepsi 1957 yılında yapılmıştır⁶⁶⁰.

1953 yılında ise 41 km.lik Mudanya-Bursa demiryolunun, otobüs ve diğer motorlu vasıtalarla olan rekabete karşı koyamadığı ve diğer taraftan zarar ettiği gerekçesiyle sökülmesine karar verilmiştir. Aynı dönemde, Ilıca-İskele-Palamutluk demiryolu işletmesinin de kaldırılma kararı çıkmıştır.

3. Sivas Cer Atölyesi

Demiryolu hattının 1930 yılında Sivas'a gelmesi ile burada vagon ve buharlı lokomotiflerin onarımı için bir fabrika kurulması fikri doğmuştur. Bu düşünce ile; 1934 yılında lokomotif ve vagon tamir atelyeleri ile yardımcı tesislerin temeli atılarak⁶⁶¹, 20 Haziran 1936 yılında inşaata başlanmıştır⁶⁶². Tesis 1939 yılında "Sivas Cer Atelyesi" adı altında işletmeye açılmıştır⁶⁶³.

1953 yılında Sivas demiryolu fabrikalarında seri halinde açık ve kapalı tip yük vagonları imalatına başlanmıştır⁶⁶⁴. 1958 yılında ise atelyenin adı "Sivas

⁶⁵⁹ Merdol,**a.g.m.**,s.2772.,Üner,**a.g.m.**,s.58.

⁶⁶⁰ Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁶⁶¹ **İkinci Türk Tarih Kurumu Kurultayı ve Cumhuriyet Nafiası**, Demiryolları Dergisi, Sayı:151,C:13,Eylül 1957,s.265.

⁶⁶² **Cumhuriyet Devrinin Son Beş Senesinde D.D. Yolları İşletme Şebekesinde Yapılan Tesisat ve Tevsiat**, Demiryolları Dergisi, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14,s.849.

⁶⁶³ Akın,**a.g.e.**,s.120.

⁶⁶⁴ **Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı**, Demiryolu Dergisi, (Demiryol Dergisinin 236-238 Sayısının İlavesidir), Demiryollar Matbaası, İzmir,1944,s.22.

Demiryol Fabrikası” olarak değiştirilmiş ve 1961 yılında bu fabrikada lokomotif imal edilmiştir⁶⁶⁵.

Sivas Cer Atölyesinin 1961 yılına kadar tarihsel gelişimine baktıktan sonra atölyenin mevcut yapısı ve özelliklerine bakmak gerekirse;

Sivas Cer Atölyesinin projeleri Türk mühendisleri tarafından hazırlanmıştır. Bu atölye gerek demiryolculuk tekniği ve gerekse demiryollarının modernleşmesi bakımından çok önemlidir. Atölyede sadece lokomotif ve vagon tamir edilmeyecek aynı zamanda yük vagonu imal olunacaktır. Bu olay, demiryollarımızın kendi araçlarımızı imal etmek yolunda atılan ilk adımdır.

Sivas atölyesi bütün alan olarak, 125.000 m² bir sahayı işgal etmektedir. Senede 120 lokomotif⁶⁶⁶ ve 200 yolcu ve 1800 yük vagonu tamir edecek ve 700 yük vagonu imal edecek kabiliyettir⁶⁶⁷. Atölye: lokomotif atölyesi, vagon atölyesi ve yardımcı tesisler olmak üzere üç kısma ayrılabilir. Lokomotif atölyesi takriben 12.500 metrekarelik bir saha işgal eder. Lokomotifler bu atölyede tamir olunduğu gibi dökümhane ve yedek parça imalathanesi de bu kısımdadır. Dökümhane ayda 120-150 ton döküm yapabilecek modern tesisleri ihtiva etmektedir. Vagon atölyesi takriben 21.000 metrekarelik bir saha işgal etmektedir. Bu atölyede yolcu ve yük vagonları tamir ve yeni yük vagonları imal olunacaktır. Sustahane ile demirhane de bu kısımdadır. Demirhane ve sustahanenin hususiyeti tav ocaklarının kok kömürü veya mazot yerine çeltik kömürü ile jeneratör gazı ile işlemesidir⁶⁶⁸.

Yardımcı tesisler Müdürlük binası, kapıcı binası, takımhane ve çırakhane, soyunma, yıkanma yeri ve kantin, mağaza binası, asetilen evi, oksijen evi, kaynakhane, kum kurutma binası, kazan temizleme evi. Jeneratör gazı istihsal evi, kereste kurutma evi, vagon muayene evi, santral ve kuru kereste anbarından ibarettir.

⁶⁶⁵ Üner, a.g.m., s.58.

⁶⁶⁶ D.D.Yolları Sivas Cer Atölyesinin Açılma Töreni, Demiryolları Dergisi, Birinci Teşrin 1939, Sayı:176-177, C:15,s.10.

⁶⁶⁷ Devlet Demiryollarında Cer İşleri Sivas Cer Atelyesinin Bugünkü Durumu, Demiryolları Dergisi, Ağustos-1940,s.181.

⁶⁶⁸ Nedret Esmen, “Sivas Atölyesi”, Demiryolları Dergisi, Birinci Teşrin 1939, Sayı: 176 – 177, C:15,s.6-7.

Atölyenin vinç tesisatı en ağır lokomotifleri kaldırabilecek 120 tonluk bir vinç başta olmak üzere atölyedeki nakliyat işini kolaylaştırmak ve verimi artırmak bakımından etüt edilmiş ve yaptırılmıştır⁶⁶⁹.

Demokrat Parti döneminde, mevcutların yenilenmesi ve modernizasyon adına bu fabrika büyük önem taşımaktadır. Özellikle yük ve yolcu vagonu ihtiyacı had safhadadır. Fakat iktidar, bu sorunu diğer alanlarda izlediği politikanın tamamen tersi bir politika izleyerek, yani dışarıya yapılan siparişlerle değil, mevcut atölyelerde vagon imal ederek çözüme eğilimindedir.

Bu çözüm öngörüldüğü içindir ki, Sivas Cer Atölyesi'nde günde 3 vagon imal edilebilecek şekilde seri üretime geçilmiştir. İktidarın düşüncesinde Sivas'ı bir onarım atölyesi şeklinden çıkarıp, tamamen bir vagon imalathanesi haline getirmek vardır. Bunda da kendi iktidarı görmese de uzun vadede başarılı olunacaktır.

4. Adapazarı Vagon Atölyesi

Ülkenin batısında demiryolu ulaşımının fazla olması ve onarılacak vagonların bu bölgede daha çok birikmesi nedeniyle Adapazarı'nda kurulmasına karar verilen ve Ekim 1947'de temeli atılan Adapazarı Vagon Atölyesi, 25 Ekim 1951'te açılmıştır⁶⁷⁰. 12.5 milyon liraya mal olan bu atölyede yılda 5000 kadar yük, 1300 kadar da yolcu vagonu tamirinin yapılması öngörülmüştür.

Atölye 1961 yılına kadar; yılda 1.200 adet yük vagonu onarımını yaparak faaliyetine devam etmiştir. 11 Mayıs 1960 yılında ilk yolcu vagonu imalatına başlanmıştır⁶⁷¹. 1962 yılında posta vagonu imal edilmiş⁶⁷², 1964 yılında ise yolcu vagonu imalatı bitmiştir. Zamanla gelişen bu atölye, yük vagonu onarımını

⁶⁶⁹ Esmen, **a.g.m.**, s.7-8.

⁶⁷⁰ Üner, **a.g.m.**, s.58.

⁶⁷¹ **Demiryol Sergisi**, Demiryolları Dergisi, Sayı:424-425, C:37, Mayıs-Haziran 1961, s.67.

⁶⁷² Üner, **a.g.m.**, s.58.

kaldırarak yerine yılda 50 ila 60 yolcu vagonu üretimiyle 1.200 adet yolcu onarımı gerçekleştirecek düzeye gelmiştir⁶⁷³.

1950-1960 yılları arasına baktığımız zaman yukarda anlattığımız gibi Cumhuriyet dönemindeki hızlı demiryolu inşaatı II. Dünya Savaşı ile beraber yavaşlamış, Demokrat Parti iktidarı ile çok azalmıştır. On yılda sadece 224 km yeni hat yapılmıştır. Bu dönemde ulaşım sistemi tamamen karayollarına yönelmiş ve yatırımlar bu yönde yapılmıştır. Daha önce karayolları demiryollarının tamamlayıcısı iken; bu dönemden sonra, karayolları ulaştırma sisteminin bel kemiğini oluşturmuştur. 1950-1960 yılları arasında izlenen demiryolu politikası maalesef daha sonraki yıllarda devam etmiş, demiryollarının ulaşım üstündeki katılımı hem yolcu hem de yük oranı olarak sürekli düşmüş, 1990'lı yıllarda bu oran % 10'nun altına inmiştir. Bunda da bu dönemde demiryollarından uzaklaşmanın büyük etkisi bulunmaktadır.

Dönemin son yıllarında, donanım ve hizmet kalitesini iyileştirmeye nispeten daha büyük önem verilmiştir. 1950 ortalarından itibaren motorlu trenler alınmış, buharlı lokomotiflerin bir kısmı dizel lokomotifleriyle değiştirilmiş, İstanbul-Halkalı arası elektrikli hale getirilmiş, otoray miktarı iki kat artırılmıştır. Ayrıca demiryolu endüstrisinin geliştirilmesine çalışılmış, özellikle Sivas ve Eskişehir fabrikalarının düzenlenmesi ve modernleştirilmesiyle her türlü onarım işlerinin, çelik konstrüksiyonlarının, demiryolu makas ve vagon üretiminin geniş çapta ülke içinde yapılması sağlanmıştır.

Görüldüğü gibi, verilen az ödenekler de yeni hatların yapımına harcanmamış, demiryolları tesisi, lokomotif ve vagon ihtiyaçlarının karşılanması gibi yerlere aktarılmıştır. DP iktidarının bir diğer önlemi rayların yenilenmesine yöneliktir. Kullanım süresi 40 yıl olduğu halde 70-80 yıl gibi uzun sürelerdir kullanılan 1900 km. uzunluğundaki demiryolunun değiştirilmesine Kasım 1951'de başlanmıştır. İlk olarak Irmak-Kayseri hattı sökülerek yenisiyle değiştirilmiştir.

⁶⁷³ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.30.

5. 1950-1960 Yılları Arasında Demiryollarının Durumu

a. Hat Uzunluğu

Tablo I

| YILLAR | ANAHAAT | TOPLAM HAT |
|--------|---------|------------|
| 1950 | 7671 | 7671 |
| 1955 | 7802 | 7802 |
| 1960 | 7805 | 7895 |

Tablo I'de⁶⁷⁴ 1950-1960 yılları arasındaki on yıla baktığımız zaman daha önce bahsettiğimiz gibi demiryolu inşasının çok yavaşladığını görmekteyiz. 1950 Yılında hatların toplamı 7671 km iken bu rakam 1955 yılında 7802 km, 1960 yılında ancak 7805 km olmuştur ve sadece on yılda 134 km yapılabilmektedir. 1950 yılından sonra artık demiryolu yapımı azalmış, karayolları yapımı hızlanmış, demiryollarında daha çok alt yapı ve üst yapı tamiri ve yenileştirilmesi yapılmıştır.

b. Çeken Araçlar

Tablo II

| YILLAR | BUHARLI LOKOMOTİF | DİZELLİ LOKOMOTİF | ELEK. LOKOMOTİF | DİZELLİ DİZİ | ELEKTİRİK DİZİSİ |
|--------|----------------------|----------------------|--------------------|-----------------|---------------------|
| 1953 | 925 | ----- | ----- | 33 | ----- |
| 1955 | 952 | 43 | 3 | 51 | 18 |
| 1960 | 929 | 51 | 3 | 50 | 18 |

⁶⁷⁴ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.2.

Tablo'II ye⁶⁷⁵ baktığımız zaman 1950 yılından sonra öncelikle dizel lokomotif ve dizel dizilerin arttığını görmekteyiz. Bunun sebebi Demokrat Parti döneminde daha az maliyetli kullanışlı olan dizel lokomotiflere geçiş çalışmalarıdır. 1960'lı yıllardan sonra buharlı lokomotiflerin sayısı gittikçe azalırken, dizel lokomotiflerin ve elektrikli lokomotiflerin sayısının arttığını görmekteyiz. Mesela 1989 yılında buharlı lokomotif sayısı 242 iken dizelli lokomotif sayısı 675'e, elektrikli lokomotif sayısı 32 ye çıkmıştır. Günümüzde buharlı lokomotif müzelerde sergilenmektedir.

c. Çekilen Araçlar

1. Yolcu Vagonu

Tablo III

| YILLAR | YOLCU VAGONU | TOPLAM |
|--------|--------------|--------|
| 1955 | 1202 | 1202 |
| 1958 | 1295 | 1295 |
| 1960 | 1272 | 1272 |

Tablo III de⁶⁷⁶ görüldüğü üzere bu dönemde ve daha sonrası yıllarda genelde yolcu vagonlarının ortalaması bu şekilde olmuştur. 1955 yılında 1202 olan yolcu vagonu sayısı, 1958 yılında 1295'e, 1960 yılında ise 1272 sayısına düşmüştür. Mesela bu rakam 1970 yılında 1246, 1990 yılında 1.049 dur. Bu on yıllık dönemde vagonların bakım onarımı yapılmış, 1960 dan sonra Eskişehir ve Adapazarı fabrikalarımızda yolcu vagonu yapılmaya başlanmıştır.

⁶⁷⁵ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.4.

⁶⁷⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.6.

Yük Vagonu

Tablo IV

| YILLAR | YÜK VAGONU | 3.ŞAHIS VAGONLARI | İDARİ VAGON |
|--------|------------|-------------------|-------------|
| 1953 | 14.929 | 572 | 1.577 |
| 1955 | 16.295 | ----- | ----- |
| 1960 | 16.393 | ----- | ----- |

Tablo'IV de⁶⁷⁷ görüldüğü üzere, 1953 yılında yük vagonu sayısı 14.929 adettir. 1955 yılında 16.295 adete çıkan yük vagon sayısı, 1960 yılında ise 16.393'e çıkmıştır. Diğer yıllara baktığımız zamanda yük vagonu sayısı sürekli yükselmektedir. Mesela 1988 yılında 20.255'e, 1990 yılında ise 20.453'e çıkmıştır. 1953 yılından itibaren açık tip yük vagonları demiryolları fabrikasında imal edilmeye başlanmıştır. 1954 yılında da kapalı tip yük vagonları Sivas Demiryol fabrikalarında yapılmaya başlanmıştır. 1960 tan sonra ise 3. şahıs vagonlarında ve idari vagonlarda artış görülmektedir. Mesela 1969 yılında 3. şahıs vagonlarının sayısı 1.338'e, idari vagon sayısı da 2.722 adede yükselmiştir.

d. Personel Durumu

Tablo V

| YILLAR | MEMUR | İŞÇİ | TOPLAM |
|--------|--------|--------|--------|
| 1951 | 24.637 | 25.558 | 50.195 |
| 1955 | 21.435 | 35.710 | 57.145 |
| 1960 | 27.300 | 32.381 | 59.681 |

⁶⁷⁷ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.8.

Tablo'V'e göre⁶⁷⁸ 1951 yılında memur sayısı 24.637 iken, 1955 yılında 21.435'e inmiştir. 1960 yılında ise memur sayısı 27.300 'e yükselmiştir. İşçi sayısı ise 1951 yılında 25.558 dir. 1955 yılında bu rakam 35.710'a yükselmiştir. 1960 yılında ise bu rakam 32.381'e düşmüştür. Toplamda ise 1951 yılında kurumun personel sayısı 50.195'tir. 1955 yılında toplam rakam 57.145'e, 1960 yılında ise 59.681'e yükselmiştir. Kurum büyüdükçe personel sayısı devamlı yükselmektedir.

Yolcu Sayısı

Tablo VI

| YILLAR | BANLIYÖ | ANAHAT | TOPLAM |
|--------|---------|--------|--------|
| 1950 | 32.235 | 20.896 | 53.130 |
| 1955 | 34.124 | 23.177 | 57.301 |
| 1960 | 69.217 | 27.581 | 96.798 |

Tablo VI' ya⁶⁷⁹ göre Banliyö yolcu sayısı 1950 yılında 32.235'dir. Bu rakam 1955 yılında 34.124 iken 1960 yılında 69.217'dir. Görüldüğü üzere banliyö yolcu sayısı çok yükselmiştir. Bunun sebebi banliyö hatlarının düzelmesi ve Sirkeci-Halkalı hattının elektrikli hatta dönüştürülerek mesafenin zaman olarak azalmasıdır. Ana hat yolcularına baktığımız zaman ise 1950 yılında ana hat yolcusu 20.896 iken, 1955 yılında bu rakam 23.177'e çıkmıştır. 1960 yılında ise 27.581'dir. Toplam yolcu sayısına baktığımız zaman; 1950 yılında banliyö ve ana hat yolcusu 53.130 iken, bu rakam 1955 yılında 57.301 kişi olmuştur. 1960 yılında ise banliyö ve ana hat yolcusu 96.798 kişi olmuştur. Görüldüğü üzere her sene yolcu sayısı özellikle banliyö yolcu sayısı artmaktadır.

⁶⁷⁸ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.10.

⁶⁷⁹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 1923-2000, İstatistik Yıllığı, s.24.

6. 1960 Yılından Sonra Demiryolları

1960 yılında Türkiye’de yaşanan siyasi olaylar sonucunda 27 Mayıs 1960 yılında askeri bir darbe ile Demokrat Parti iktidarı son bulmuştur. Darbe sonucunda Org. Cemal Gürsel hem devlet hem de hükümet başkanı görevini üstlenmiştir. 30 Eylül 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş ve artık 5 yıllık kalkınma planları ile yatırımlara bir düzen getirmek hedeflenmiştir.

Bu yıldan sonrada demiryollarına bir yatırım olmamış, hükümetlerin ulaşım sistemine bakışı, aynı Demokrat Parti dönemindeki gibi olmuştur. Gene yatırımların çok büyük bir kısmı karayollarına ayrılmış, demiryollarına sadece üst yapı ve alt yapı tadilatları, elektrikli hatlara geçiş ile çeken çekilen araçların yenilenmesi için yetersiz bir ödenek ayrılmıştır. 1959 yılına kadar demiryollarında gelir gider dengesi denk iken, 1960 yılından itibaren kurum devamlı zarar etmiş ve bu zarar her yıl katlanarak büyümüştür⁶⁸⁰.

Birinci 5 yıllık kalkınma planı 1963 yılından itibaren uygulanmaya konulmuştur. 1963-1967 yılları arasında uygulanmaya konulması düşünülen düzenlemeler şunlardır.

- 1963 yılından sonra demiryollarında hat yapımı veya uzunluğu yerine kaliteli, uzun ömürlü ve standartı yüksek demiryolu yapıma ilkesi benimsenmiştir.

- Bu dönemde yapılması planlanan demiryollarında eğimlerin %20 den az, karp yarı çapları da zaruri durumlarda 700 metre, normal durumlarda, 1000 metreden az olmaması kararlaştırılmıştır.

- Alt yapıda platform genişlikleri tek hatlarda 6.00 metre, çift hatlarda 10.5 metre olması ve balık sırtı gibi sıralanması, balast kalınlığının iç rayda travers altında 30 cm, hendeklerin yamuk olması kararlaştırılmış, enine meyilin 1/20 olması kararlaştırılmıştır.

⁶⁸⁰ Ehsan Aktaş, “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları” 2. Ulusal Demiryolu Kongresi ,15-17 Aralık 1997, Ankara,s.86.

- Üst yapıda ise 49 kg/m'lik 18.00 metre bounca ray ile K tipi irtibat malzemesi kullanılması, sağlanamadığı takdirde 46.303 kg/metrelik ray K tipi irtibat malzemesinin kullanılması ile 18.00 metrelik çerçevede 30 adet, 12 metrelik çerçevede 20 adet travers kullanılması, makasların 1/9 meyilli ve 300 metre yarı çaplı kurplar ile yola döşenmesi, raylardan yapılması esas kabul edilmiştir⁶⁸¹.

- Plan döneminde; yalnız 35 yaşın üzerinde olan lokomotiflerin servisten çıkarılarak, yerlerine daha büyük iş yapabilecek dizel ve elektrik lokomotiflerinin servise konulması gerekmektedir.

- Demiryolu taşıtlarının bakımları ve ara onarımları, TCDD İdaresine ait demiryolu fabrikalarında, lokomotif depolarında ve vagon revizörlüklerinde yapılmaktadır.

- Lokomotiflerden 307 tanesi 1967 ye kadar 35 yıllık teknik ömrünü doldurmuş olacaktır. Bunların hepsi servisten alınırsa yerlerine daha büyük iş yapabilecek 179 modern lokomotif konulmalıdır.

- Buharlı lokomotifler: Park içindeki buharlı lokomotif sayısı azalacağından onarım kapasitesi ilavesi gerekmemektedir. Bu lokomotifler yalnızca Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde çalışacağından bu kesimdeki buharlı lokomotif onarım kapasitesini artırmak gerekir. Bunun için, Eskişehir Fabrikasında yalnız buharlı lokomotif onarımında kullanılan kısımların Sivas'a götürülmesi yetecektir. Önemli bir yatırıma ihtiyaç olmayacaktır.

- Dizel lokomotifleri onarımı: Bu gün için yalnız Ankara Fabrikasında dizel lokomotif ve motorları onarımı yapılmaktadır. İleride dizel lokomotif parkındaki gelişmeler karşısında bu atelyenin onarım kapasitesinin 150 lokomotif olması gerekir.

⁶⁸¹ Günçan,a.g.e.,s.73.

- Elektrik lokomotifleri onarımı: Bu lokomotifler Eskişehir’de kurulacak olan dizel ve elektrikli lokomotif imal fabrikasında onarılmalı ve bunun için gerekli kapasite de kurulmalıdır.

- Dizel lokomotifleri imalatı: Birinci 5 yıllık dönemde dizelli lokomotif ihtiyacınız 83 tane olup, bunun ilk 33 tanesinin ithalat finansmanı sağlanmak üzeredir. Bu lokomotifler yurdun şartlarına uygun tipte seçilmeli, ayrıca geri kalanının yurtda aynı tipte imali için gerekli imalât izni de birlikte alınmalıdır.

- Elektrikli lokomotifler imalatı: Elektrikli lokomotifle dizelli lokomotif arasındaki benzerlik sebebiyle her iki tip binlikte düşünülmüştür. Eskişehir’de dizel lokomotif fabrikasında imal ve montaj yapılabilir.

- Yük vagonu: Türkiye’de yılda 1 000 yük vagonu imal edebilecek kapasite vardır. Bu 1967 ye kadar olan ihtiyacı karşılayacaktır. İlave edilecek bazı tezgahlarla bugün ithal edilmekte olan koşum takımları ve fren aksamının büyük kısmının yurt içinde imal imkanı sağlanacaktır.

- Yolcu vagonu: Çeşitli cinsten 250 yolcu vagonuna olan bu günkü kapasite ile karşılanamaz. Bu bakımdan Adapazarı Fabrikası imalat kapasitesinin bir kat daha artırılması gereklidir⁶⁸².

Yukarda maddelerle saydığımız ve hükümetlerin programlarında yer alan düzenlemeler, maalesef bu dönemde de ilerdeki dönemlerde de bir temenni niteliğinde kalmıştır. Demiryolları her geçen gün geriye doğru giden, daha borçlanan bir kurum haline gelmiştir. Kısacası 1960 yılından itibaren planlı kalkınma dönemlerinde demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu planlarda ulaştırmanın alt sistemleri arasında bir koordinasyon sağlanamamış, bir türlü ulaştırma araçları arasında bir denge tutturulamamıştır. Her kalkınma planında sanayinin artan talebi karşısında demiryolu yatırımlarına, yeniden yapılandırılmasına

⁶⁸² **Demiryolu Taşıtları Onarım ve İmalat Sanayi**, Demiryolları Dergisi, Mart-Nisan 1963,Sayı:446-447,C:29,s.13-14., **Genel Müdürümüzün Basın Toplantısı**, Demiryolları Dergisi, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445, s.3-4.

ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi hedefler arasında olmasına rağmen hayata geçirilememiştir⁶⁸³.

Mesela 1964-1965 yıllarında bütçelerinde demiryollarına yatırım payı ayrılmamıştır. 1965 yılı Adalet Partisinin tek başına iktidara geldiği dönemdir. Bu hükümetin programında da demiryolları ile ilgili;

“Van Gölünün iki tarafında ki feribot tesisleri ile Van-İran Anadolu demiryollarının inşaatına hızla devam oluncaktır”⁶⁸⁴. Denilmiştir. İktidarda ki partinin demiryolu hedefi bu kadardır.

İlk beş yıllık kalkınma planında ise TCDD’ nin yenilenmesi ile ilgili şu görüşler vardır. “...demir yollarında yenileme, onarım kaynak yapımı gibi işler yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüştür. Ancak hatların büyük kısmının alt yapısı eski, geometrik standartları yetersiz ve şehirlerarası bağlantılar uzundur. Vagon ve lokomotifler büyük ölçüde eskidir. Bunlar TCDD işletmesinin devamlı açık vermesinin yapısal nedenleri olmaktadır”⁶⁸⁵ denmiştir. Burada ilginç olan iktidarda bulunan Hükümetin kalkınma planında sorunu ortaya koyup, hiçbir çözüm bildirmemesidir.

1968-1972 arasındaki 2. beş yıllık kalkınma planında da demiryolu yük taşımacılığı önceki programların altında kalmıştır. Demiryolların’da kapasite artışı çeken çekilen araçların sayısının artmasından çok, mevcudun modernizasyonun sağlanması planlanmıştır. 1973-1977 üçüncü kalkınma dönemine gelindiğinde demiryollarında araçların yetersizliği, hatların geometrik ve fiziki durumlarının günümüz ulaşım gereksinimlerine cevap veremediği , sinyalizasyon ve haberleşme sisteminin olmayışı bir çok sorunun çözülmemesi, demiryollarının bu durumda olmasının sebebidir denmiştir. 1979-1983 yılları arasında ki beş yıllık kalkınma planı döneminde ise ulaşım alt sistemlerinin birbirini tamamlayan etkin bir ulaşım ağı

⁶⁸³ Atik, **a.g.m.**, s.79.

⁶⁸⁴ Necdet Yazıcı, “Demiryollarımızda 1. ve 2. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1972), **Kardelen**, Ocak-Şubat-Mart 1998, s.21.

⁶⁸⁵ Necdet Yazıcı, “Demiryollarımızda 1. ve 2. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1972)”, **a.g.m.**, s.22.

oluşturmaları için yönetim ve işletmeye yönelik düzenlemeler yapılmasını planlamıştır⁶⁸⁶. Bu planda diğerlerinde olduğu gibi temenniden öteye gitmemiştir.

1973-1974 yılında petrol fiyatlarının çok yükselmesi dünya'ya karayolu politikasını gözden geçirme fırsatı vermiş ve ülkeler ulaşım aracı olarak tekrar demiryollarına dönmüşlerdir. 19. Yüzyılda devrim yaşayan demiryolları 1973'ten sonra ikinci devrimini yaşamıştır. Ekonomik olmayan hatlar kapatılmış, demiryolu ile diğer ulaşım araçları arasında bağlantılar kurulmuş, hızlı trenler devreye sokulmuş, kombine taşımacılığın önem kazanması ile azalan enerji kaynakları, artan otomobil sayısı ve gelişen teknoloji ile ulaşım sisteminde tekrar önemli bir noktaya gelmiştir⁶⁸⁷. Türkiye bu durumda bile karayollarına yatırım yapmaya devam etmiş, demiryolları ile ilgili uygulayabileceği bir plan olmamıştır.

1960-1983 yılları arasında yapılan hatlara ve varyantlara baktığımız zaman ilk hat Gaziantep- Karkamış hattıdır. Bu hat daha önce yazdığımız üzere Fevzipaşa - Diyarbakır hattının 52. km.sindeki Narlı İstasyonu'ndan Gaziantep'e kadar yaklaşık 84.077 km olan demiryolu hattıdır⁶⁸⁸. Narlı-Gaziantep-Karkamış hattı 1947 yılında ihale edilmiş, 1953 yılında Narlı-Gaziantep hattı bitirilmiş⁶⁸⁹, 1960 yılında da 90 kilometrelik Gaziantep-Karkamış hattı bitirilmiştir⁶⁹⁰. Bu hattın bitmesi ile güney trenlerinin Suriye'ye girip çıkma zorunluluğu ortadan kalmıştır. Güney demiryolları birleşmiştir.

Sarıkamış-Kars hattına baktığımız zaman bu hattın başlangıç noktası olan ve daha önce detaylı yazdığımız bu hattı daha iyi anlayabilmek için özetlememiz gerekirse; Sivas-Erzurum Hattı 04.Eylül 1933 tarihinde temeli atılmış ve 20 Ekim 1939 yılında işletmeye açılmıştır. Erzurum'la doğu sınırı arasına Ruslar tarafından

⁶⁸⁶ Cahit Gürer, Hüseyin Akbulut, Sedat Çetin, "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ulaştırma Politikalarının Demiryolu Açısından Değerlendirilmesi", **Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, C:1, 13-15 Aralık 2006, s.559-560.

⁶⁸⁷ Akbulut, **a.g.m.**, s.33.

⁶⁸⁸ Onur, **a.g.e.**, s.60.

⁶⁸⁹ Yıldırım, **a.g.e.**, s.112.

⁶⁹⁰ Necdet Yazıcı, "Demiryollarımızda 1. ve 2. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1972)", **a.g.m.**, s.24., Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", **a.g.m.**, s. 81.

yapılmış olan hattın Erzurum-Sarıkamış kısmı dar (0.60 m), Sarıkamış-Hudut kısmı da geniştir⁶⁹¹.

Bu durum tren işletmeciliği bakımından Cumhuriyet döneminden beri sıkıntı yaratmakta idi. Çünkü bağlantı hattı Erzurum-Sarıkamış hattı dar, bu hat bitince Sarıkamış Kars hattı normal hattı. Bu yüzden Cumhuriyet İdarecileri Erzurum-Sarıkamış hattını normale çevirmek için çalışmalara başlamışlardır⁶⁹².

İnşaat ancak 1948 yılında başlamıştır. Hattın Erzurum-Uzunahmetler (22 km) bölümü Şubat 1949 yılında bitirilmiştir. Uzunahmetler-Hasankale (42 km) kısmı ise 20 Aralık 1949 yılında Hasankale-Horasan (45 km) kısmı ise 1 Ocak 1951 yılında işletmeye açılmıştır⁶⁹³. 90 kilometrelik Sarıkamış- Kars hattı ancak 1961 yılında açılabilmiş, 64 kilometrelik Kars-Rus Hududu (Köprü) hattı ise 1962 yılında işletmeye açılmıştır⁶⁹⁴.

Kütahya-Seyitömer arasında ki 26 kilometrelik hat ise Seyitömer ilçesi zengin kömür havzasında olması bunun yanında birde linyit sahası olma özelliğinden dolayı bu hattın yapılması düşünülmüştür. Kütahya-Seyitömer hattı 1962 yılında bitirilerek işletmeye açılmıştır⁶⁹⁵.

Muş-Tatvan hattına geldiğimiz zaman gene bu hattın çıkış noktası olan ve daha önce detaylı olarak yazdığımız Elazığ-Genç hattını anlatarak başlamamız lazımdır. Daha önce güzergah olarak seçilen Bitlis-Tatvan-Van hattından vazgeçilerek bu hat 6 Mayıs 1940 yılında kabul edilen kanunla daha önceki 3262 nolu kanununun 1. maddesi değiştirilerek Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı olarak değiştirilmiştir⁶⁹⁶.

⁶⁹¹ Onur,**a.g.e.**,s.60.

⁶⁹² Aydın, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”,**a.g.m.**,s.81.Günçan,**a.g.e.**,s.69.

⁶⁹³ Onur,**a.g.e.**,s.60.

⁶⁹⁴ Atik,**a.g.m.**,s.83.

⁶⁹⁵ Necdet Yazıcı, “Demiryollarımızda 1. ve 2. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1972)”,**a.g.m.**, s.24.,

⁶⁹⁶ . H.K., “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”, **a.g.m.**,s.275.

II. Dünya Savaşı yıllarında yavaşlayan hat yapımı savaştan sonra hızlanmış, 1 Temmuz 1946 yılında 70 kilometrelik Elazığ-Palu bölümü işletmeye açılmıştır⁶⁹⁷. 129 kilometrelik Elazığ-Genç kısmı da 16 Aralık 1947 yılında işletmeye açılmıştır⁶⁹⁸. 109 Km. lik Genç – Muş arası, 26 Ekim 1955 tarihinde işletmeye açılmıştır⁶⁹⁹. 93 kilometrelik Muş-Tatvan hattı ise ancak 9 yıl sonra 1964 yılında bitirilip işletmeye açılabilmiştir⁷⁰⁰.

Pehlivan köy-Edirne-Kapıkule hattı ise Avrupa ve Edirne'ye girerken Yunanistan'a girip çıkma zorunluluğuna karşı yapılmıştır⁷⁰¹. 67 kilometrelik bu hattın inşasına 1966 yılında başlanmıştır. Maalesef bu hat ancak 5 yıl sonra 1971 yılında bitirilebilmiştir⁷⁰².

Van-İran Hududu (Kotur) Hattı 1940 lı yıllarda planlanan bir hattır. 1950 yılından sonra yapılan en uzun (118 km) demiryoludur. Bu projenin tamamlanmasının arkasında milli bir ulaşım politikası değil, Sovyet Bloku'nu Yakın Doğu'dan ablukaya alan CENTO girişiminin lojistik ihtiyaçları yatmaktadır⁷⁰³.

Bu durumu açacak olursak; 1958 yılında Irakta çıkan ihtilal sonucunda Krallığın yıkılışı ve yeni yönetimin Bağdat Paktı'ndan çıkması sebebi ile daha sonra ki yıllarda Türkiye-İran-Pakistan arasında kısaltılmış adı yukarıda zikredildiği gibi CENTO (Central Treaty Organization) ekonomik ve kültürel işbirliği teşkilatına dönüştürülmüştür. Söz konusu demiryolu projeleri CENTO tarafından devam ettirilmiştir. Bu sebeple Tatvan-Van arası, Van gölünün feribotla geçilmesi için demiryolu iskelesi yapılmış, böylelikle Muş-Tatvan-Van-Kotur hattı 1971 yılında

⁶⁹⁷ “Elaziz Demiryolu İstasyonunun Açılışı ve Yeni Kurulan Demiryolları Üzerinde Bir Tetkik Seyahati”, **a.g.m.**,s.405.

⁶⁹⁸ Üner,**a.g.m.**,s.58.

⁶⁹⁹ Damar,**a.g.m.**,s.31.

⁷⁰⁰ Aydın,**a.g.m.**,s.81.

⁷⁰¹ Aydın,**a.g.m.**,s.81

⁷⁰² Günçan,**a.g.e.**,s.79.

⁷⁰³ Aydın,**a.g.m.**,s.79.

işletmeye açılmıştır. Bu hattın İran tarafı ise Hoy-Şerifhane-Tebriz arasında bağlantıyı sağlamıştır⁷⁰⁴.

Gebze-Arifiye çift hattının yapımına 1964 yılında başlanmış, 78 kilometre olan bu hat 1975 yılında bitirilmiştir⁷⁰⁵. 1955 yılında daha önce yazdığımız üzere işlevini yitirdiği için kapatılan Samsun-Çarşamba hattı bölgenin şartları ve halkın isteği doğrultusunda 1980 yılında tekrar açılmıştır. 13 kilometrelik Samsun-Gelemen hattı ise 1983 yılında işletmeye açılmıştır⁷⁰⁶.

1974 yılından itibaren Adapazarın'daki fabrikada yapılan vagonlar yurt dışına satılmaya başlanmış, bir sene sonrada 75 adet elektirikli banliyö tren dizisi gene Adapazarın'da üretilmiştir⁷⁰⁷. Bu dönem içerisindeki en önemli proje Ankara-Haydarpaşa hattının kısaltılması ve yüksek kaliteli çift hat haline getirilmesi, İstanbul-Ankara arasınının 4.5 saate indirilme çalışmaları olmuştur. Bu projenin gerçekleşmesi için başlanmış olan yatırımlar ekonomik buhran bahane edilerek 1981 yılında durdurulmuştur⁷⁰⁸.

1960-1983 yılları arasında yapılan varyantlara baktığımız zaman 1961 yılında 6 kilometrelik Etimesgut-Behiçbey Varyantı, 1963 yılında 3 kilometrelik Esenkent-Sincan Varyantı (3.Kısım), 1965 yılında 3 kilometrelik Esenkent-Sincan Varyantı (4.Kısım), 0.6 kilometrelik İçciler-Polatlı Varyantı, 0.5 kilometrelik Gazi- Ankara Varyantı, 1966 yılında 1.4 kilometrelik Esenkent-Malıköy Varyantı, 1968 yılında 12 kilometrelik Karapınar-Yenidoğan Varyantı, 1970 yılında 36 kilometrelik Sincan-Kayaş 2.Hat inşası, 6 kilometrelik Sapanca-Arifiye Varyantı yapılmıştır⁷⁰⁹.

1972 yılında ise 21 kilometrelik Tahtaköprü Varyantı, 9 kilometrelik Halkalı-Ispartakule Varyantı, 13 kilometrelik Sazak-Biçer Varyantı, 1973 yılında

⁷⁰⁴ Necdet Yazıcı, "Demiryollarımızın 1954-1960 Dönemindeki Bütçeleri ve Yatırımları" **Kardelen**, Nisan-Mayıs-Haziran 1997, Ankara, 21.

⁷⁰⁵ Günçan, **a.g.e.**, s.79.

⁷⁰⁶ Atik, **a.g.m.**, s.84.

⁷⁰⁷ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırma'nın Gelişimi", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yay., C.10, Ankara, s.2772. İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırma'nın Gelişimi", **a.g.m.**, s.2765.

⁷⁰⁸ Tekeli, İlkin, "Türkiye'de Ulaştırma'nın Gelişimi", **a.g.m.**, s.2765.

⁷⁰⁹ Atik, **a.g.m.**, s.84.

47 kilometrelik Keban Varyantı, 12 kilometrelik Sazılar-Biçer Varyantı, 8 kilometrelik Ispartakule-Ömerli Varyantı, 1974 yılında 12 kilometrelik Yalınlı-Yunusemre Varyantı, 3 kilometrelik Yunusemre- Sazak Varyantı, 9 kilometrelik Biçer-İlören Varyantı, 1977 yılında 5 kilometrelik Ankara-Gazi 3.hat inşası, 1980 yılında 15 kilometrelik Ömerli-Çatlaca Varyantı, 10 kilometrelik Sinekli-Çerkezköy Varyantı, 1982 yılında 9 kilometrelik Keban II Varyantı inşa edilmiştir⁷¹⁰.

1960-1983 yılları arasında demiryollarının yapısal durumunun iyileştirilmesi adına şu gelişmeler yaşanmıştır.

“ -1478 kilometre yol yenilemesi, 1.178.200 metreküp tamamlama balastı, 2025 adet demiryolu makas yenilemesi

- 173 kilometre sinyalizasyon tesisi, 94 kilometre elektirifikasyon tesisi, 2830 km telekomünikasyon tesisi yapılmıştır.

- 332 adet dizel ana hat lokomotifi, 14 adet dizel manevra lokomotifi

- 40 adet elektrikli banliyö treni

- 328 adet yolcu vagonu ile 9297 adet yük vagonu imalatı gerçekleştirmiştir”⁷¹¹.

1960-1983 yılları arasında TCDD'nin hat uzunluğuna baktığımız zaman 1960 yılında 7.895 km olan hat uzunluğu, 1970 yılında 7.985 km olmuştur. 10 yılda yapılan hat uzunluğu sadece 90 kilometre olmuştur. 1980 yılında ise 392 km elektrikli olmak üzere, toplam hat uzunluğu 8.397 km'ye çıkmıştır. Geçen 10 yılda toplam yapılan hat uzunluğu sadece 412 km olmuştur. 20 yılda yapılan toplam ana hat 502 kilometredir. 1980 yılında banliyö hatları ise 72 km si elektrikli olmak üzere toplam 1747 kilometredir.

Bu rakamlara 1983 yılında baktığımız zaman ana hat 392 km'si elektrikli olmak üzere 8.373'tür. Banliyö hatları ise 77 km si elektrikli olmak üzere toplam 1.815 km'dir. Bu rakamlara göre ana hatların uzunluğunda bırakın artmayı gerileme

⁷¹⁰ Atik, a.g.m., s.84.

⁷¹¹ Necdet Yazıcı “ 1970-1986 Arası Genel Hatlarıyla Demiryollarımız” **Kardelen**, Ekim-Kasım-Aralık 1998, Ankara, s.20.

vardır. Ama dikkati çeken ana halatlarda daha ekonomik daha modern daha uluslararası standartlara uygun elektrikli hatların demiryollarına girmesidir⁷¹². Bu elektrikli hatlar her yıl hatlarımıza artacaktır. Banliyö hatlarında ise hem normal hatlar hem de elektrikli hatların kilometresi her sene yükselecektir⁷¹³.

1960-1983 yılları arasında lokomotif durumuna baktığımız zaman, 1960 yılında 929 adet buharlı lokomotif, 51 adet dizelli lokomotif, 3 adet elektrikli lokomotif, 50 adet dizelli dizi, 18 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. 1970 yılında ise 846 adet buharlı lokomotif, 121 adet dizelli lokomotif, 3 adet elektrikli lokomotif, 55 adet dizelli dizi, 30 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. 1983 yılında ise 488 adet buharlı lokomotif, 484 adet dizelli lokomotif, 18 adet elektrikli lokomotif, 28 adet dizelli dizi, 70 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. Bu rakamlara baktığımız zaman demiryollarında buharlı lokomotiften dizelli lokomotive geçişin hızlandığı görülmektedir. 1960 yılında 51 adet olan dizel lokomotifleri, 1983 yılında 484 adede çıkmıştır. Aynı şekilde buharlı lokomotiflerde düşüş söz konusudur. Elektrikli loko ve dizilerde ise her yıl bir artış görülmektedir⁷¹⁴. Bu durumda çeken araçlarda bu dönemde ciddi modernizasyonların olduğunu göstermektedir.

1960-1983 yılları arasında yolcu ve yük vagonlarına baktığımız zaman, 1960 yılında yolcu vagon sayımızın 1.272 adet olduğunu görmekteyiz. Bu sayı 1970 yılında 1.246'ya düşmüştür. 1980 yılında ise 1.048 adet yolcu vagonu, 284 adet dizi, 472 adette furgon vagon bulunmaktadır. 1983 yılında ise 1.054 adet yolcu vagonu, 320 adet dizi, 343 adet furgon vagon bulunmaktadır. Daha önce 1950-1960 yılları arasında da yolcu vagon ortalaması yaklaşık bu seviyelerde idi. Bu dönemle birlikte vagon dizilerinin arttığını ve daha sık kullanıldığını görmekteyiz⁷¹⁵.

Yük vagonlarında ise 1960 yılında toplam yük vagonu sayısı 16.393 adettir. 1970 yılında ise 16.089 adet yük vagonu, 1.376 adet 3. şahıs vagonu ve 3.015 adet idari vagon bulunmaktadır. 1983 yılında ise 20.931 adet yük vagonu, 1.640 adet 3.

⁷¹² M.Fahri, "Demiryollarının Elektrik Vasıtasıyla İşletilmesi", **Demiryolları Dergisi**, Kanunievvel 1928, Sayı:46,C:5,s.30-32.

⁷¹³ **TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000**,s.2-3.

⁷¹⁴ **TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000**,s.4-5.

⁷¹⁵ **TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000**,s.6-7.

şahıs vagonu ve 2.990 adet idari vagon bulunmaktadır. Yukardaki rakamlara göre yük ve 3. şahıs vagonlarında bir artış görülmektedir. İdari vagonlarda ise bir düşüş gözlenmektedir⁷¹⁶.

1960-1983 yılları arasında kurumun personel sayısına baktığımız zaman 1960 yılında 27.300 adet memur, 32.381 adet işçi olmak üzere toplam 59.681 adet personel bulunmaktadır. 1970 yılında ise 28.441 adet memur, 37.433 adet işçi olmak üzere toplam 65.874 adet personel bulunmaktadır. 1983 yılında ise bu rakamlar şu şekildedir, 28.091 adet memur, 39.965 adet işçi olmak üzere toplam 68.056 adet personel bulunmaktadır. Hem memur sayısında hem de işçi sayısında her yıl yükseliş görülmektedir. Ama işçi sayısında artış daha fazladır. 1983 yılında toplam personel sayısı TCDD'ki en yüksek personel sayısıdır. Bu yıldan itibaren düşüş görülecektir. Mesela 1992 yılında toplam personel sayısı 53.304 tür. Bu rakam 2000 yılında 47.212 sayısına kadar düşecektir. 1985 yılından itibaren sözleşmeli memur adı altında bir grup daha oluşturulacaktır⁷¹⁷.

1983 yılından sonra ki döneme bakacak olursak; 1983 yılından sonra mevcut demiryolları işletmeciliğinde karşılaşılan sorunların çözülmesi için demiryollarının alt ve üst yapısını, çeken ve çekilen araçların yenilenmesi için rehabilitasyon projesi hazırlanmıştır. Bu plan ve projeler kapsamında 1982 yılında 1983-1993 yılları arasını kapsayan Ulaştırma Ana Planı kabul edilmiştir⁷¹⁸.

Ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir uygulama olarak görülen bu plan karayolu ulaşım payını %72'den, %36'ya düşürülmesini hedefliyordu⁷¹⁹. Ulaştırma Ana Planının uygulanmaya başlanması, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde umut verici bir adım olmuştur⁷²⁰.

⁷¹⁶ TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.8-9.

⁷¹⁷ TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.10-11.

⁷¹⁸ Aktaş,a.g.m.,s.86.

⁷¹⁹ Atik,a.g.m.,s.79.

⁷²⁰ Gürer,vd...,a.g.m.,s.560.

Ulaştırma Ana Planının içeriğine baktığımız zaman, bu plan uyarınca “10 yıl içerisinde 642 kilometrelik yüksek standartlı yeni demiryolu yapımının gerçekleşmesi planlanmıştır.

- Şehirlerarası yük taşımacılığının, birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryollarına doğru taşınmanın kaydırılması hedef alınmıştır. Dönem sonunda %80.9 olan karayolu yük taşıma payının % 65.7 ye düşmesi, demiryolu taşıma payının ise 18.3’e yükseltilmesi hedeflenmiştir.

- Demiryolu yapımında Tecer-Kangal, Arifiye- Sincan, Aliğa-Menemen, gibi önemli projelere devam edilecektir. Hanlı-Bedirli-Bostankaya bağlantısının yapımına ve cevher taşımacılığı yönünden önem taşıyan ve mevcut hattın darlığı olan kesiminin düzeltilmesini amaçlayan Narlı-Toprakkale demiryolunun yapımına başlanacaktır. Ayrıca transit ve ülke içi taşımacılıkta önemli olan olan bağlantılar, demiryolu hatları ile birbirlerine bağlanacaktır.

- Demiryolları alt yapısında elektrikli hatlarda ve 2 ve 3 ‘lü hatlarda artış olacaktır. Mevcut demiryolu ağının standartlarının yükseltilmesi için yol yenileme çalışmalarına öncelik verilecektir. Sinyalizasyon, telekominikasyon yatırımları hız kazanacaktır.

- Demiryollarında çeken ve çekilen araç eksikliklerinin bu dönemde hızla giderilmesine hız verilecektir. Bu dönem 200-250 adet dizel ana hat, dizel manevra, ve elektrikli ana hat lokomotiflerin satın alınması ve 9000 adet yük vagonunun imal edilmesi hedef alınmıştır.

- 1993 yılına kadar 3900 km uzunluğunda yol yenilemesi, 420 km uzunluğunda yol takviyesi, 3315 adet makas yenilenmesi, 3.520.000 metreküp balast tamamlanması, 550.000 adet ray kaynağı, 34 km varyant işi gerçekleşecektir”⁷²¹.

⁷²¹ Günçan,**a.g.e.**,s.83., Necdet Yazıcı “ 1970-1986 Arası Genel Hatlarıyla Demiryollarımız” **a.g.m.**,s.20, Bu yapılması hedeflenen maddeler aynı zamanda 1986-1989 yılları arasındaki beşinci beş yıllık kalkınma planı hedefleridir.

1983-1993 yılları arasında kabul edilen Ulaştırma Ana Planı büyük umutlarla kabul edilip başlamıştır. Ama maalesef bu plan gene temenni ve umut olma dışına çıkamamış 1986 yılından sonra iptal edilmiştir⁷²². 1980 yılından sonra otoban yolların yapımına geçilmiş, otoban yapımı için kaynakların büyük kısmı bu projelere aktarılmıştır. Ulaştırma Ana Planı ise tamamen durdurulmuş, 16 kilometrelik Hanlı-Bostankaya arası 16 yılda bitirilebilmiştir. İzmit kent içi geçişi (10 km) 20 yılda yapılabilmıştır. Daha önemlisi de bu dönemin en önemli projesi olan, 1976 yılında yapımına başlanan ve 1986 yılında bitirilmesi gereken Ankara-İstanbul rehabilitasyon projesi 7 yıllık çalışmadan sonra 400 milyon dolar harcanarak 1983 yılında iptal edilmiş yerine İstanbul-Ankara arasında otoyol yapılmıştır⁷²³.

1990-1994 yılları arasındaki altıncı beş yıllık programa göre ise tarım ve sanayi sektöründe ki düşüş hem karayolu hem de demiryolu yük taşımacılığını etkilemiştir. Alt sektörler bazında karayolu yatırımlarının kamu kesimi ulaştırma yatırımları içerisindeki payının % 80 olduğu kalan % 20'lik dilim demiryolu, denizyolu havayolu ve boru hattı sistemleri içinde paylaştırılmıştır. 1995-1999 yılları arasındaki yedinci kalkınma programına göre de ulaştırma sektöründeki kamu yatırımlarının sadece % 6.2'nin demiryoluna aktarılacağı tahmin edilmiştir.1999 yılında 220 km yol yenilemesi yapılmıştır⁷²⁴.

1960'lı yıllarda yatırım paylarından karayolu % 50, demiryolu %30 pay alırken, 1985'den sonra demiryolu payı % 10'nun altına inmiştir. Bu ulaşım politikaları sonucunda ulaştırma sistemi tek bir sisteme yani karayollarına dayandırılmıştır. Yolcu taşıma oranlarına baktığımız zaman karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı sadece % 2'dir. Yük taşımacılığında ise karayolu ile yük taşımacılığında ki payı % 94 iken, demiryolu yük taşımacılığı

⁷²² Gürer,vd...,**a.g.m.**,s.560.

⁷²³ Aktaş,**a.g.m.**,s.86., Geniş Bilgi İçin Bkz;Yavuz Demirkol, **Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı**, Bts Yayınları, Ankara,2008.

⁷²⁴ Gürer,vd...,**a.g.m.**,s.560.

sadece % 4'dür⁷²⁵. Bu durum demiryollarının ne halde olduğunun en güzel göstergesidir.

1984 yılından 1998 yılına kadar yapılan hat ve varyantlara baktığımız zaman, 1994 yılında 44 kilometrelik Hanlı-Bostankaya hattı, 1995 yılında 26 kilometrelik Menemen-Aliğa, 42 kilometrelik Mersin-Yenice, 1996 yılında 31 kilometrelik Eskişehir-İnönü hattı, 1998 yılında 31 kilometrelik İzmit-Köseköy hattı, 1999 yılında 1.6 kilometrelik Basmene-Halkapınar hattı (3.Hat), 2003 yılında 25 kilometrelik Menemen-Aliğa hattı, 2010 yılında Alayurt-Kütahya hattı inşa edilmiştir. 2009 yılında Ereğli-Armutçuk hattı ve Eskişehir-Hasanbey hattı sökülüştür. Varyantlara baktığımız zaman ise, 1984 yılında 8 km lik Ankara-Behiçbey (4.yol), 7 km'lik Yapı-Sivas (2.hat), 17 km'lik Basmene-Çiğli (2.hat), 1985 yılında 5 km'lik Bozüyük-İnönü Varyantı (1.kısım), 3 km'lik Kardeşgediği- Ulukışla Varyantı, 1986 yılında 8 km'lik Yazıhan-Dilek Varyantı, 24 km'lik Eskimalatya-Bekirhüseyin Varyantı, 4 km'lik Meydan-Bozdağ Varyantı (1.kısım), 1987 yılında 39 km'lik Yenice-İncirlik (2.kısım), 1995 yılında 15 km'lik Çiğli-Menemen (2.hat), 1996 yılında 15 km'lik Şirinyer-Cumaovası (2.hat) inşa edilmiştir⁷²⁶.

1960-1983 yılları arasında banliyö güzergahları, elektrikli çift, hat haline getirilmiştir. 28 kilometrelik Sirkeci-Halkalı hattının yapımına, 1952 yılında başlanmış 1955 yılında çift hat olarak bitirilmiştir. Bu hattın elektrifikasyonunu, Fransız Sofre Rail Firması yapmıştır. 1963 yılında Haydarpaşa-Pendik, 1969 yılında Pendik-Gebze hatlarının elektrifikasyonları yapılmıştır. 44 kilometre uzunluğunda olan bu iki çift hattı STFA-ELTA-TCDD ortak yapmışlardır. Ankara-Sincan, Ankara-Kayaş hatları 1969 yılında yapımına başlanmış, 1972 yılında bitirilmiştir. Hatların toplam uzunluğu çift hat olmak üzere 37 kilometredir⁷²⁷.

Daha sonra 1972 yılında başlayan 1977 yılında bitirilen 97 kilometre uzunluğunda (79 km çift-19 km tek hat) Gebze-Arifiye-Adapazarı hattının elektrifikasyonu yapılmıştır. 1977 yılında başlayıp 1984 yılında bitirilen 87

⁷²⁵ Atik, a.g.m., s.80., TCDD Yol Dairesi Başkanlığı.

⁷²⁶ Atik, a.g.m., s.84.

⁷²⁷ TCDD Tesisler Dairesi Başkanlığı.

kilometre uzunluğunda Halkalı-Çekeköy hattı, 1984 yılında başlayan 1991 yılında bitirilen 190 kilometre uzunluğunda (147.5 km çift-42.5 km tek hat) Arifiye-Eskişehir hattının, 1988 yılında başlayan 1993 yılında bitirilen 220 kilometre uzunluğunda (tek hat) , IRCON Hindistan kökenli firmanın yaptığı Eskişehir-Sincan hattının, 1988 yılında başlayan 1996 yılında bitirilen 590 kilometre uzunluğunda (tek hat), GTME, SCLE, SOFRAIL, TECHNIPHONE adlı firmalarının yaptığı İskenderun-Divriği hattının, 1993 yılında başlayan 1995 yılında bitirilen 25 kilometre uzunluğunda, IRCON isimli Hindistan kökenli firmanın yaptığı Sincan-Ankara (3.ve 4. yollar Ankara Gar) hattının, 1992 yılında başlayan 1997 yılında bitirilen 192 kilometre uzunluğunda (tek hat), TECHNOSRTROY-EXPORT ve TEKSER isimli Rus ve Türk firmalarının yaptığı Kapıkule-Çerkeköy hattının, 2000 yılında başlayan 2004 yılında bitirilen 84 kilometre uzunluğunda(çift hat), INELIN isimli İspanya kökenli firmanın yaptığı Basmane-Menemen-Aliğa-Alsancak-Cumaovası hattının, 1998 yılında başlayan 1999 yılında bitirilen 10.5 kilometre uzunluğunda (çift hat) İzmit-Köseköy hattının, 2003 yılında başlayan 2009 yılında bitirilen 197 kilometre uzunluğunda (çift hat), ALARKO-OHL-G&0 konsorsiyumun yaptığı Esenkent-Eskişehir 1.Etap YHT Hattının elektirifikasyonları bitirilmiştir⁷²⁸.

TCDD Genel Müdürlüğünün bitirilmiş sinyalizasyon projelerine baktığımız zaman; 1985 yılında başlayıp 1990 yılında bitirilen 577 kilometre (tek hat), ISKRA,SEL AG, TEKFEN tarafından yapılan İskenderun-Divriği hattının, 1989 yılında başlayıp 1995 yılında bitirilen 879 kilometre uzunluğunda (Kayaş-H.Paşa:589km, Halkalı-Kapıkule:290 km) NIPPON SIGNAL, MARUBENİ CORPORATION,TEKFEN/AKPAŞ isimli firmaların yaptığı Kayaş-Kapıkule hattının, 1991 yılında başlayıp 1995 yılında bitirilen 745 kilometre uzunluğunda (Kayaş-Hanlı:521km⁷²⁹, Hanlı-Çetinkaya:224 km tek hat) SEL AG, ISKRA, ALARKO isimli firmaların yaptığı Kayaş-Çetinkaya hattının, 1995 yılında başlayıp 1998 yılında bitirilen 20 kilometre uzunluğunda ISKRA SİSTEMİ, ALSİM

⁷²⁸ **TCDD Tesisler Dairesi Başkanlığı**, Hale Öçman, “17-2-1960 Tarihinde Cer Dairesi Reisi Kamil Öçman Tarafından Bonn’da Verilen Konferans”, **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1960, Sayı:418-419,s.38-39.,Aydın, **a.g.m.**,s.81.

⁷²⁹ Kayaş-Hanlı Sinyalizasyon projesi Öz kaynaktan Karşılanmak Üzere İtalyan ALSTOM Firması Tarafından Yapılmıştır.

ALARKO isimli firmaların yaptığı Ankara-Gar hattının, 1998 yılında başlayıp 2001 yılında bitirilen 10 kilometre uzunluğunda (çift hat) NIPPON SIGNAL, MARUBENİ CORPORATION, isimli firmaların yaptığı İzmit-Köseköy hattının, 1998 yılında başlayıp 1999 yılında bitirilen 33 kilometre uzunluğunda (çift hat) NIPPON SIGNAL, MARUBENİ CORPORATION, isimli firmaların yaptığı Eskişehir-İnönü hattının, sinyalizasyon projeleri bitirilmiştir⁷³⁰. TCDD son yıllarda hem elektirifikasyon hem de sinyalizasyon bakımından ciddi ilerlemeler kaydetmiştir.

1990'lı yıllarda hat durumuna baktığımızda 1993 yılında 905 kilometresi elektirikli olmak üzere toplam 8.430 ana hat bulunmaktadır. Banliyöler de ise 128 kilometresi elektirikli olmak üzere toplam 1983 kilometredir. 1999 yılında ise, 1673 kilometresi elektirikli olmak üzere toplam 8.682 kilometre ana hat bulunmaktadır. Banliyöler de ise, 370 kilometresi elektirikli olmak üzere toplam 2.251 kilometredir. Hatların genel toplamı ise 10.933'tür. Bunun 2.133 kilometresi elektiriklidir. Görüleceği üzere artık demiryolları dünyaya göre çok yavaşta olsa daha ekonomik daha güvenli dünya standartlarına daha uygun elektirikli hatların uzunluğu artmaktadır⁷³¹.

1995 yılında, lokomotif parkuruna baktığımız zaman, 50 adet buharlı lokomotif, 626 adet dizelli lokomotif, 59 adet elektirikli lokomotif, 60 adet dizelli dizi, 98 adet elektirikli dizi bulunmaktadır. 1999 yılında ise 50 adet buharlı lokomotif, 586 adet dizelli lokomotif, 77 adet elektirikli lokomotif, 55 adet dizelli dizi, 93 adet elektirikli dizi bulunmaktadır. Görüleceği üzere buharlı lokomotifler artık tarih sahnesinden silinmektedir. Dizelli lokomotifler ve dizelli dizilerin sayısında da düşüş vardır. Elektirikli lokomotifler ve dizilerde ise yükseliş görülmektedir⁷³².

Yolcu vagonlarında ise 1995 yılında vagon sayısı 1.100 adettir. Yolcu dizisi ise 421 adettir. Furgon vagon sayısı ise 425 adettir. 1999 yılında vagon sayısı, 1.040 adettir. Yolcu dizisi ise, 385 adettir. Furgon sayısı ise 312 adettir. Yolcu vagonu

⁷³⁰ TCDD Tesisler Daire Başkanlığı.

⁷³¹ TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.3.

⁷³² TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.5.

sayısı ortalaması genelde bu düzeydedir. Daha çok ıskarta olan vagonların yerine yenisi imal edilmiştir. Yük vagonlarına baktığımız zaman 1995 yılında 18.532 adet yük vagonu, 3. Şahıs vagonu 1.031 adet, İdari vagon ise 2.505 adettir. 1999 yılında 17.213 adet yük vagonu, 3. Şahıs vagonu 847 adet, İdari vagon ise 2.326 adettir. Yük vagonlarına, yıllara göre baktığımızda her dönem artış görülmektedir. 3. şahıs ve idari vagonlarda ise ortalama sayı aşağı yukarıya aynıdır⁷³³.

1995 yılında personel sayısına baktığımız zaman 21.394 adet sözleşmeli personel, 2.721 adet memur, 26.454 adet işçi olmak üzere toplam personel sayısı 50.569'dur. 1999 yılında ise 22.997 adet sözleşmeli memur, 1.431 adet memur, 23.738 adet işçi olmak üzere toplam personel sayısı 48.166'dır. Görüldüğü üzere memur sayısı çok azalmış karşılığında sözleşmeli personel sayısı ciddi artış göstermiştir. İşçi sayısında da düşüş görülmektedir. Toplam personel sayısına baktığımız zaman ise 1983'ten itibaren kurumun personeli gittikçe azalmaktadır⁷³⁴.

⁷³³ TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.7-9.

⁷³⁴ TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000,s.11.

VI: BÖLÜM

A. TCDD ‘NİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

1. İşletmenin Amaç ve Görevleri

233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname esaslarına tabi olarak faaliyette bulunmak üzere “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü” adı altında teşkil olunan işletmenin amaç ve görevleri, ana başlıklar itibariyle aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Devletçe kendisine verilen demiryolları, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek,
- Kanun, tüzük, yönetmelikler ile kalkınma ve yıllık programlar çerçevesinde bağlı ortaklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasında koordinasyonu sağlamak,
- Gerektiğinde tamamlayıcı işler olarak feribot dâhil her türlü denizyolu ve karayolu taşıma işlerini yapmak,
- Çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak, görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu gereksinimleri için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- Yurt içinde ve dışında yapılmakta veya yapılacak olan demiryolu inşaatlarını yalnız başına veya ortaklık halinde üstlenmek,

- Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmakla yükümlü bulunmaktadır⁷³⁵.

24.05.1924 Yılında 506 No. lu kanunla, demiryollarının devlet tarafından idaresi ele alınarak bir “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuş ve 31.05.1927 yılında da 1042 No. lu kanunla mevcut, inşa halinde ve yeni inşa edilecek Devlet Demiryolları hatlarını ve bu demiryolların sahibi oldukları, devlete ait limanları işletmek ve inşa ettirmek üzere Nafia Vekaletine bağlı “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” teşkil edilmiş ve 1939 senesinde de yeniden kurulan Münakalat (Ulaştırma) Vekaletine bağlanmıştır⁷³⁶.

1953 Yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29.07.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi “TCDD” adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü olarak kurulmuş ve teşkilatlandırılmıştır⁷³⁷. 6186 Sayılı kanun 10.10.1983 tarih ve 119 sayılı KHK ile yürürlükten kaldırılarak, Kuruluşa 18.06.1984 tarihinde uygulamaya konulan 233 Sayılı KHK ile “Kamu İktisadi Kuruluşu” statüsü verilmiştir⁷³⁸. Kuruluşun faaliyet konuları, organları ve teşkilat yapısı, bağlı ortaklıkları ve iştirakleri ile bunların arasındaki ilişkileri 28.10.1984 tarih ve 18552 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ana statüsü ile düzenlenmiştir⁷³⁹.

⁷³⁵ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, ,s.4., Faaliyet Raporu 2009,T.C.Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü,s.19.

⁷³⁶ TCDD İstatistik Yıllığı 1996-2000, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, ,s.4., Zengin, a.g.m.,s.1

⁷³⁷ Reşat Yamaner, Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu Easalarının Yabancı İşletmelerle Mukayesesi” **Demiryolları Dergisi**, Ekim-1952, s.47

⁷³⁸ M. Nazif Özcan, “Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde; Demiryol Tarihimize Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 381,C:6, Mayıs-Eylül 1957,s.11.

⁷³⁹ TCDD İstatistik Yıllıkları, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı., **Faaliyet Raporu 2009**,T.C.Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü,s.15.

B. TCDD’NİN PERSONEL DURUMU VE ORGANİZASYON YAPISI

1. Personel Durumu

29.1.1990 tarihinde yürürlüğe giren 22.1.1990 gün 399 sayılı KHK ile KİT Personeli Rejimi düzenlenmiştir. 399 Sayılı KHK ile, KİT’lerde hizmetlerin; a- memurlar b- sözleşmeli personel c-işçiler eliyle gördürülmesi hüküm altına alınmıştır. Kararnamede, personel ihtiyacının belirlenmesi, personelin atanma ve işe alınması, görev yetki ve sorumlulukları, yükümlülükleri ile mali ve sosyal hakları belirlenmiştir. Burada, KİT'lerin genel idare esaslarına göre yürütmekle görevli oldukları hizmetlerin gerektirdiği asli ve sürekli görevlerin, işçi statüsünde olmayan memur ve sözleşmeli personel eliyle gördürülmesi esas alınmıştır⁷⁴⁰.

TCDD İşletmesi, 1988 yılında 52.848 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 2004 yılı sonu itibarıyla 38.710’a kadar gerilemiştir. Son 16 yılda personel sayısında 14.138 azalmış, 2007 yılına gelindiğinde ise personel sayısı 35.665’e düşmüştür. 2009 yılında ise bu rakam 32.723 sayısına kadar gerilemiştir. Bütün dönemlere bakıldığında tren üstünde hareket eden faal personele devamlı ihtiyaç varken, genel idari hizmetler kadrolarında ise devamlı yükselme görülmektedir⁷⁴¹.

2005 Yılı’n’a gelindiğinde, bölgelerdeki personel durumuna baktığımız zaman toplam yedi bölgede 497 memur, 14.222 sözleşmeli memur, 7.996 daimi işçi olmak üzere toplam personel sayısı 22.715’tir. 2009 Yılında, ise bu sayılar şu şekildedir. Yedi bölgede 455 memur, 13.695 sözleşmeli memur, 8.667 daimi işçi olmak üzere toplam 22.817 dir⁷⁴².

Limanlarda ise 2005 yılında 56 memur, 1135 sözleşmeli memur, 3104 daimi işçi toplam 4295 personel bulunurken; 2009 yılında bu rakamlar 53 memur, 715

⁷⁴⁰ Geniş Bilgi İçin Bkz., Muhittin Turgut, “ Demiryollarında Personel Politikası” **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, Aralık, Ankara, 1997.

⁷⁴¹ .TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.12.

⁷⁴² .TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.12.

sözleşmeli memur, 2103 daimi işçi olmak üzere toplam personel 2871 sayısına düşmüştür⁷⁴³.

Tülomsaş, Tüdemsaş ve Tüvasaş olmak üzere bağlı ortaklıklarda ise 1984 yılında Tülomsaş'ta 472 memur, 163 sözleşmeli memur, 2820 daimi işçi olmak üzere 3455 personel bulunmaktaydı. Tüdemsaşta ise 259 memur, 114 sözleşmeli memur, 2700 daimi işçi olmak üzere 3073 personel bulunmaktaydı. Tüvasaş'ta ise 25 memur, 391 sözleşmeli memur, 1992 daimi işçi olmak üzere 2408 personel bulunmakta idi⁷⁴⁴.

1990 Yılına gelindiğinde Tülomsaş'ın toplam personel sayısı 2465'e, Tüdemsaş'ın toplam personel sayısı 1897, Tüvasaş'ın toplam personel sayısı ise 1640'a düşmüştür. 2009 Yılına geldiğimizde ise Tülomsaş'ın toplam personel sayısı 1581'e, Tüdemsaş'ın toplam personel sayısı 1525, Tüvasaş'ın toplam personel sayısı ise 1153'e düşmüştür. Görüldüğü üzere her yıl istihdam edilen personel sayısı hem memur hem de daimi işçi sayısı sürekli düşmüştür. Bu durum, hükümetlerin zarar eden KİT'ler politikası ile alakalıdır. Bu KİT'lere eleman alınması yasaklanmış, kurumlar arası geçişler bile kapatılmıştır.

2000-2004 Tarihleri itibariyle personelin istihdam durumu şu şekildedir. 2000 Yılında toplam personel sayısı 47.212 iken, 2004'te 38.710'dur. Yaklaşık %18 oranında personel istihdamında azalmaya gidilmiştir. 2000 Yılından 2004'e kadar memur sayısında yaklaşık %17 oranında bir azalma görülürken, sözleşmeli personel sayısında bu oran %18'dir. 2000 Yılında istihdam edilen memur ve sözleşmeli personelin toplam personel sayısına oranı, yaklaşık %50 oranında iken; 2004 yılında da aynı orandadır. Yine aynı yıllar arasında yapılan mukayese sonucu daimi işçi sayısında yaklaşık %25 oranında azalma görülürken, geçici işçi sayısında %60 oranında bir artış görülmektedir. Toplam personel sayısı içinde işçi (daimi+geçici) oranı, söz konusu yıllar itibariyle %49 olup oransal bir değişiklik yoktur. Toplam

⁷⁴³ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.12.

⁷⁴⁴ TCDD İstatistik Yıllığı 1984-1988, s.6.

personel sayısında ise yıllar itibariyle en büyük azalma 2000-2001-2002 yıllarında olup, yaklaşık %7 oranındadır.

Genel Müdürlük ve teşkilllerinde istihdam edilen personel sayısı, 2000 yılında 10.478 iken, 2004'te 8.031'e düşmüştür. 2005 Yılında bu sayı 2.827, 2007 yılında 2956, 2009 yılında ise 2776'dır. Bu değişikliklere baktığımız sayılarda az artış veya yükselişler görmekteyiz. Diğer istatistiklerle kıyaslandığında Genel müdürlük ve teşkilllerinde çok fazla personel eksilmesi görülmezken; bölgeler, limanlar, fabrikalar ve ağırlıklı olarak faal personelde ciddi bir düşüş görülmektedir⁷⁴⁵.

Söz konusu yıllar itibariyle hem personel sayısında azalmalar görülürken hem de demiryollarının ihtiyaç duyduğu kalifiye personel sayısı azalmaktadır. Personel yokluğu nedeniyle yapılan tren iptalleri, geçen yıla göre %31 artış ile 2003 yılında 1.640 adet seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum faal personel (makinist, makinist yardımcısı, tren şefi, kondüktör, gardıfren, makasçı) açığının giderilmesinin önemini ortaya koymaktadır.

2. TCDD Organizasyon Yapısı

Kuruluşun organları, 233 sayılı KHK ile Yönetim Kurulu ve Genel Müdürlük olarak belirlenmiştir. TCDD'nin hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'nca yürütülmektedir. TCDD, Yönetim Kurulu tarafından yönetilmekte olup 6 üyeden oluşan Başkanı Genel Müdür olmak üzere, başkan ve beş üyeden meydana gelen Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve beş Genel Müdür Yardımcısı'ndan kurulu yürütme organı TCDD'nin yüksek kademedeki sevk ve idare teşkilatını oluşturmaktadır⁷⁴⁶.

Merkezi Ankara'da bulunan kuruluşun amacına ve hizmet esasına göre merkez ve ülke düzeyinde yaygın taşra teşkilatı bulunmaktadır. TCDD'nin merkez

⁷⁴⁵ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.12.

⁷⁴⁶ Faaliyet Raporu 2009, T.C. Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, s.27.

teşkilatı, Yönetim Kurulu, Genel Müdür, beş Genel Müdür Yardımcısı, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, 18 adet Daire Başkanlığı, 30 Müşavir, 23 Proje Müdürü, 5 Baş Uzman, 235 adet Şube Müdürlüğü şeklinde teşkilatlanmıştır. Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Savunma Sekreterliği, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği, Yönetim Kurulu Müdürlüğü ile Koruma Güvenlik Müdürlüğü, Genel Müdür Yardımcısına bağlıdır.

Teşekkülde, cari dönemde fiili 198 adet Şube Müdürlüğü ve 204 Müdür Yardımcılığı kadrosunun birimlere göre dağılımı incelendiğinde; Yol, Cer, Mali İşler, Hareket, Sağlık, Dış İlişkiler, Personel ve İdari İşler, Malzeme, İnşaat, APK, Eğitim, Tesisler, Taşınmaz Mallar Daire Başkanlıklarında; her 2 ila 4 kişiye 1 adet şube müdürü, her 2 ila 3 kişiye 1 adet müdür yardımcısı düşmektedir. Birimlerin şube müdür yardımcısı toplamı çalışan memur ile mukayese edildiğinde; örneğin Mali İşler Daire Başkanlığı'nda 26 adet personele karşılık 26 adet şube müdürü ve şube müdür yardımcısı; APK dairesi başkanlığında, 31 adet personele karşılık 31 adet şube müdürü ve müdür yardımcısı; Personel ve idari işler başkanlığında 84 personele karşılık 51 adet şube müdürü ve şube müdür yardımcısı görev yapmaktadır. Bu duruma göre de bir yöneticiye 1 memur veya 2 memur düşmektedir.

TCDD Yönetim Kurulu'nun 26.8.2003 tarih ve 20/226 sayılı kararı ile TCDD'ye ait Ankara, İzmir, Eskişehir ve İstanbul'daki 4 adet hastane 10 yıl süre ile SSK Genel Müdürlüğüne kiraya verilmiştir. Ayrıca bu hastanelerde çalışan 473 adet personelin nakilleri adı geçen kuruluşa yapılmıştır.

Kuruluşun taşra teşkilatı ise 7 adet Bölge Müdürlüğü (İstanbul, Ankara, İzmir, Sivas, Malatya, Adana ve Afyon) ve bu müdürlüklere bağlı alt birimlerden oluşmaktadır.

Demiryollarının son bulunduğu yerlerde; TCDD tarafından işletilen Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Mersin, İskenderun, Samsun ve İzmir Liman Müdürlükleri ile Vangölü Feribot işletme Müdürlüğü kuruluşun taşra teşkilatını teşkil etmektedir. Bunların dışında, kuruluşun bünyesinde Ray Kaynak ve Yol

Makineleri Onarım Fabrikası, Çankırı Makas Fabrikası, Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikaları, Sağlık Eğitim Tesisleri ile yardımcı tesisler, üretim ve bakım birimleri yer almaktadır⁷⁴⁷.

TCDD İşletmesi'nin hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'nca yürütülmektedir. İşletmenin yönetim kurulu başkanı Genel Müdür olmak üzere, başkan ve beş üyeden meydana gelir. Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve beş Genel Müdür Yardımcısı, işletmenin sevk ve idare teşkilatını oluşturur. İşletmenin merkez yönetimi; 18 ihtisas daire başkanlığı ile Teftiş Kurulu Başkanlığı, Savunma Sekreterliği, Hukuk Müşavirliği ile Basın-Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği ile Yönetim Kurulu Müdürlüğü, Koruma ve Güvenlik Müdürlüğü ile Enformasyon Müdürlüğünden oluşmaktadır⁷⁴⁸.

Demiryolu taşımacılığı ile ilgili hizmetler ise, 7 Bölge Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Bölge Müdürlükleri sırasıyla; İstanbul, Ankara, İzmir, Sivas, Malatya, Adana ve Afyon illerindedir. Ayrıca işletme bünyesinde; Ankara Demiryolu, Sivas Beton Travers, Afyon Beton Travers, Behiçbey Uzun Ray Kaynak ve Çankırı Makas Fabrikaları da yer almaktadır. TCDD İşletmesi'nin demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren üç bağlı ortaklığı vardır. Bunlar; TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. ,Eskişehir), TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş., Adapazarı) TÜDEMSAŞ, (Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi A.Ş., Sivas)'dır.

3. Karar Organı

233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında KHK ve TCDD Ana Statüsünün 5. maddesine göre Yönetim Kurulu kuruluşun en yüksek seviyede yetkili ve sorumlu karar organıdır.

⁷⁴⁷ Faaliyet Raporu 2009, T.C. Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, s.28.

⁷⁴⁸ TCDD İşletmesi APK Dairesi 2004 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara, s.14.

Kuruluşun Yönetim Kurulu, Genel Müdürün Başkanlığında Ulaştırma Bakanlığı tarafından atanan iki üye, Ulaştırma Bakanlığı'nın tavsiyesi üzerine TCDD Genel Müdür Yardımcılarından seçilen iki üye ve Hazine Müsteşarlığı tarafından atanan bir üye olmak üzere toplam altı kişiden oluşmaktadır.

4. Yürütme Organı

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yetkili ve sorumlu yürütme organı Genel Müdürlüktür. Genel Müdürlük, Genel Müdür ile beş genel müdür yardımcısı ve alt birimlerden oluşmaktadır. 399 sayılı KHK'nin 5. maddesine göre genel müdür ve yardımcıları, ilgili bakanın teklifi üzerine ortak kararla atanmaktadır. Genel Müdür Yardımcılarından ikisi, 233 sayılı KHK'ye göre ilgili Bakanın teklifi üzerine kuruluş yönetim kurulu üyeliklerine atanmaktadırlar.

5. Hukuk Müşavirliği

TCDD Hukuk Müşavirliği Yönetmeliğine göre faaliyetini sürdürmekte olan Hukuk Müşavirliği; TCDD'nin hukuki konulardaki danışmanlığının yapılması, hak ve menfaatlerinin korunması amacıyla mahkemelerde kuruluşun temsil edilmesi, dava açılması, izlenmesi ve sonuçlandırılması, yürütülen tüm hukuki faaliyetlerin düzenlenmesi, koordinasyonu ve izlenmesi ile yükümlüdür.

6. Teftiş Kurulu

TCDD Genel Müdürlüğünün çalışma döneminde düzenlenen inceleme ve soruşturma raporlarının sonucunda genel müdür oluru ile ceza teklif eder.

7. Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi

TCDD Genel Müdürlüğü APK Dairesi Başkanlığı'nın görevleri; esas itibariyle TCDD'nin uzun dönemdeki makro hedeflerinin ve stratejelerinin oluşturulmasında yönlendirici olmak, yıllık ve vadeli plan ve programlarını hazırlamak, yatırımların plan ve programdaki hedeflere göre yürütülmesini izlemek, işletme faaliyetlerinin ve darboğazlarının etkin bir şekilde izlenmesini sağlamak, DPT ve Hazine ile ilişkilerin koordinasyonunu gerçekleştirmek, dış proje kredi temini ve bilgi ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmalarda bulunmak, organizasyon şemasını ve kuruluş içi bilgi ağının geliştirilmesiyle ilgili çalışmalarda bulunmaktır.

APK Dairesi Başkanlığı'nda, faaliyet döneminde; 1 başkan, 3 başkan yardımcısı, 16 şube müdürü, 15 şube müdür yardımcısı olmak üzere 35 yönetici ve 31 adet diğer unvanlı personel görev yapmaktadır.

8. Bilgi İşlem Dairesi

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı'nın görevleri esas itibariyle; TCDD Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen konularda bilgi işlem projeleri geliştirmek üzere; sistem analizleri yapmak, programlamak, biten bilgi işlem projelerinin uygulanmasını, uygulamalarda çabuk, etkin, verimli ve gelişen teknolojiye göre yeni bilgisayar ihtiyacını sağlamak olarak belirlenmiştir.

Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı yönetim kademesi, merkezde bir başkan, 2 başkan yardımcısı, 10 şube müdürlüğünden; taşrada ise 7 adet Bölge Müdürlüğünde bilgi işlem servis müdürlüklerinden oluşmaktadır.

9. Basın Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği

Birim daha önceleri, Dış İlişkiler ve İdari İşler Dairesi Başkanlığı bünyesinde Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü adı altında hizmet vermekte iken, önce

Genel Müdürlük makamına bağlı müstakil müdürlük, 15.3.1993 tarihinden itibaren de Basın-Yayın Halkla İlişkiler Müşavirliği olarak belirlenmiş bulunmaktadır.

Birimin kuruluş amacı; TCDD İşletmesinin sosyal, kültürel, fiziki ve iktisadi durumu ile ilgili faaliyetleri hakkında kamuoyunu aydınlatıcı, yönlendirici bilgi ve belgeleri kamuoyunun yanı sıra yöneticilere sunmak; TCDD İşletmesi'nin halkla, basın, TRT ve özel televizyonlarla ilişkilerini düzenlemek yürütmek ve koordinasyonu sağlamak; sanat galerileri ve müzeler açmak suretiyle de kültür sanat alanında etkinliklerde bulunmaktadır.

Basın-Yayın Ve Halkla İlişkiler Müşavirliğinde; 1 Basın-Yayın Ve Halkla İlişkiler Müşaviri, 4 Şube Müdürü, 8 Şube Müdür Yardımcısı, 3 Uzman, 5 Büro Şefi, 1 Başrepartitör, 6 Memur, 1 Dağıtıcı, 10 dacı olmak üzere toplam 30 kişi görev yapmaktadır. Bu mevcuttan 1 adet şube müdürü Türk Ulaşım Sendikası'nda, 1 adet Şube Müdür Yardımcısı Ulaştırma Bakanlığı'nda, 1 Uzman unvanlı personeli Başbakanlık GAP İdaresi Başkanlığında olmak kaydıyla 3 personel kuruluş dışında çalışmaktadır. Müşavirlikte çalışan 30 personelden 17 adedi yönetici, 13 adedi ise diğer personeldir.

C: MEVCUT DEMİRYOLU HATLARININ (YOLLARININ) DURUMU

Mevcut demiryollarının alt üst yapısının bakım ve onarımı, iyileştirilme çalışmalarının yapılması, tevsii ve yenilenmesi ile TCDD taşınmazlarının korunması, bu çalışmalarının yapılmasını sağlayan makina, teçhizat ve fabrikaların işletilmeleri, bakım onarım ve idameleri ile hizmetin gerektirdiği kuruluş içi ve dışı koordinasyonlarının sağlanması yol hizmetleri kapsamında yer almaktadır.

TCDD tarafından işletilen demiryollarının ve demiryolu tesislerinin her an güvenlik içinde işletmeye açık bulundurulması, günün ve geleceğin ihtiyaç ve şartlarına göre geliştirilmesi ve yenilenmesi; mevcut demiryollarının bakım ve

yenilenmeleri, standardının yükseltilmesi için yol geometrisinde iyileştirme çalışmalarının yapılması, kurp tashihleri ile varyantların projelendirilmesi ve bir program dahilinde imalatının gerçekleştirilmesi, bağlı fabrikalarının etkin, verimli ve ekonomik olarak çalıştırılması ile tüm bu hizmetlerin düzenlenmesi, yönetilmesi, koordinasyonu ve denetiminin yapılması Yol Dairesi Başkanlığı'nın görevleri arasındadır. Demiryolları, 2004 yılı itibariyle Yol Dairesi Başkanlığı'na bağlı olarak yedi bölgede bulunan yol müdürlükleri, 16 adet yol atelye müdürlüğü, 37 adet yol şube şefliği, 39 adet atölye bölge kısım şefliği, 146 adet yol kısım şeflikleriyle yol hizmetlerini sürdürmektedir⁷⁴⁹.

2009 Yılı itibariyle, tüm hatların uzunluğu 11.008 km'dir. Bu uzunluğun milyon nüfus başına düşen miktarı 154 km., bin kilometre kareye düşen ise yaklaşık 14 km.'dir. Bu durumun diğer tren işletmeciliği yapan ülkelerle kıyaslandığında, yol uzunluğu bakımından çok yetersiz olduğu görülmektedir.

Demiryolu Şebekesi 2009 (Km)⁷⁵⁰

| | Elektriksiz | Elektrikli | Toplam |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|---------------|
| Anahatlar | 6.672 | 1.571 | 8.243 |
| 2., 3., 4. Anahatlar | 95 | 348 | 443 |
| Toplam Anahat | 6.767 | 1.919 | 8.686 |
| Diğer yollar | 1.968 | 354 | 2.322 |
| TOPLAM | 8.735 | 2.273 | 11.008 |

TC Devlet Demiryolları; 8.686 km'si anahat ve 2.322 km'si tali hat olmak üzere toplam 11.008 km'lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların %95'inde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. (Tek hatlar 8.243km, ana hatlar 440km; toplam ana hat uzunluğu 8.697). Bu hatların

⁷⁴⁹ TCDD İstatistik Yıllığı,2004-2008.

⁷⁵⁰ TCDD İstatistik Yıllığı,2005-2009,s.24.

2.305 km.'si elektrikli (elektrikli anahat 1.920km, elektrikli tali hat 1.487; elektrikli hatların toplamı 2.305 km'dir) ve 2.609 km.'si sinyalli (sinyalli anahat 2.329km,, 2.3.4.sinyalli ana hatlar 348 km'dir) olup, toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı %20, sinyalli hatların oranı ise %24'tür⁷⁵¹. Avrupa ülkelerinde ise demiryollarında tek hatlı yol kalmamıştır.

Demiryollarında yol bakım maliyetleri çok yüksek olup, bu maliyetler etkin değildir. Bölgelere dayalı organizasyon yapısı, harcama önceliklerinin ticari olarak belirlenmesini negatif yönde etkilemekte ve aynı zamanda ekipmanların da verimsiz kullanılmasına yol açmaktadır. Ancak on bin km demiryolu uzunluğuna sahip olan ülkemizde, hat uzunluğunun yetersizliği demiryoluna olan talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Hat uzunluğunun yetersiz oluşu bölgeler ve iller arasındaki bağlantıların kurulmasında en kısa ve direkt bağlantı yerine, dolambaçlı hatlar üzerinden sağlanması, yolu gereğinden fazla uzatmakta, bu da demiryoluna olan talebi azaltmaktadır. Taşıma sisteminin verimli olması iller arasındaki mesafenin en kısa şekilde sağlanmasını gerektirir. Oysa ki mevcut şebeke yapısıyla demiryolları bu özelliğe sahip değildir. Ayrıca demiryollarına olan talep yetersizliğinin bir başka nedeni de; demiryollarının optimal bir güzergahta hizmet verememesidir. Demiryollarının geçmediği yerleşim yerlerinden daha uzak ulaşım için aktarmalar gerekmekte, bu da ekstra aktarma zahmetini gerektirmektedir. Demiryolları kitle taşımacılığında tercih edilen bir ulaşım sistemidir. Yük taşımacılığında, büyük hacimli ve 200 km.'den daha uzun taşımalar için, yolcu taşımalarında ise kitle taşımacılığında tercih edilmektedir.

⁷⁵¹ TCDD İstatistik Yıllığı,2005-2009,s.25., TCDD İstatistik Yıllığı,2005-2009,s.41.

1 milyon nüfus ve 1000 km² başına demiryolu hat uzunluğu⁷⁵²

| Ülkeler | Ülke Yüzölçümü (1.000) km ² | Nüfus (1.000.000) | Anahat uzunluğu km | 1 milyon Nüfusa Düşen Demiryolu | 1.000 km ² 'ye Düşen demiryolu |
|--------------------|--|-------------------|--------------------|---------------------------------|---|
| TÜRKİYE | 779,5 | 71,2 | 8.697 | 122,1 | 11,2 |
| İNGİLTERE | 244,0 | 59,2 | 17.052 | 288,0 | 69,9 |
| LÜKSEMBURG | 2,6 | 0,5 | 275 | 550 | 105,8 |
| YUNANİSTAN | 132,0 | 11,0 | 2.414 | 219,4 | 18,3 |
| İRLANDA | 70,3 | 4,0 | 1.919 | 479,7 | 27,3 |
| PORTEKİZ | 92,1 | 10,4 | 2.818 | 270,9 | 30,6 |
| ALMANYA | 357,0 | 82,6 | 36.054 | 436,4 | 101,0 |
| DANİMARKA | 43,1 | 5,4 | 2.273 | 420,9 | 52,7 |
| İTALYA | 301,2 | 57,2 | 16.288 | 284,7 | 54,1 |
| HOLLANDA | 41,5 | 16,2 | 2.811 | 173,5 | 67,7 |
| İSPANYA | 504,8 | 41,3 | 14.387 | 348,3 | 28,5 |
| BELÇİKA | 30,5 | 10,4 | 3.521 | 338,5 | 115,4 |
| FRANSA | 547,0 | 59,8 | 29.269 | 489,4 | 53,5 |
| İSVİÇRE | 41,3 | 7,3 | 3.231 | 442,6 | 78,2 |
| NORVEÇ | 387,0 | 4,6 | 4.077 | 886,0 | 10,5 |
| AVUSTURYA | 83,9 | 8,2 | 5.661 | 690,3 | 67,5 |
| İSVEÇ | 450,0 | 9,0 | 9.882 | 1098,0 | 22,0 |
| FİNLANDİYA | 338,1 | 5,2 | 5.851 | 1125,1 | 17,3 |
| ÇEK CUMH. | 78,9 | 10,2 | 9.501 | 931,4 | 120,4 |
| SLOVAKYA | 49,0 | 5,4 | 3.657 | 677,2 | 74,6 |
| MACARİSTAN | 93,0 | 10,1 | 7.950 | 787,1 | 85,5 |
| BULGARİSTAN | 111,0 | 7,5 | 4.318 | 575,7 | 38,9 |
| HIRVATİSTAN | 57,0 | 4,3 | 2.726 | 633,9 | 47,8 |
| ROMANYA | 239 | 21,6 | 10.882 | 503,7 | 45,5 |

⁷⁵² Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı (2000-2004),s.113.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi, hem milyon nüfus başına hem de 1000 km²'ye düşen demiryolu uzunluğu bakımından, Türkiye son sırada yer almaktadır. Hat uzunluğu bakımından yetersiz oluşu demiryolunun en büyük problemidir. Avrupa ülkelerindeki demiryolu uzunlukları ortalaması milyon nüfus başına 527 km, bin kilometre karede ise 55 km dir. Bu tablodan çıkarılacak sonuç; Türkiye'nin hat uzunluğu Avrupa ortalamasının nüfusa oranında ancak %23'ü, bin kilometre kare genişlik oranında da %20 'sidir.

Demiryolu ağları, bölgeleri ve şehirleri en kısa mesafede birbirine bağlayan yollardır. Nitekim gelişmiş ülke demiryolları da bu özelliğe sahiptir. 1000 km²'ye düşen en optimal demiryolu hat uzunluğu 70-100 km arasındadır. Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi ülkemizde bu değer ancak 11 km'dir. Standardın ancak 1/10 kadardır. Çek Cumhuriyeti, Belçika, Yunanistan ve Almanya'da bu değer standardın çok üzerindedir. Dolayısıyla ülkemizdeki demiryolu hattının yetersizliği daha net bir şekilde görülmekte olup, bunun için ülkemizdeki demiryolu uzunluğunun kısa mesafede 50.000 km, uzun mesafede ise en az 100.000 km'ye ulaşmasıyla rantabilite sağlanabilecektir⁷⁵³.

Demiryollarının bir büyük problemi de yolların tek hatlı olmasıdır. Demiryollarının toplam 10.984 km hat uzunluğunun, 8.257 km'si tek hatlı yollardan oluşmaktadır. Avrupa ülkelerinde tek hatlı yol uzunluğu toplam yol uzunluğunun %1'i iken bazı ülkelerde tek hatlı yol bile bulunmazken; ülkemizdeki hem hat uzunluğunun yetersiz oluşu hem de mevcut hatların ancak %3'ünün Avrupa standartlarında olması demiryollarının ne kadar zor bir durumda işletme faaliyetlerini sürdürdüğünü göstermektedir.

Tek hatlı yolların varlığı tren sefer sayısını sınırlamakla birlikte gecikmelere ve de tren iptallerine neden olmakta, bu da demiryollarına olan talebi etkilemektedir. Demiryollarındaki gecikmelerin ve iptallerin yaklaşık yarısı işletme kusurlarından meydana gelmektedir. Nedeni ise bir güzergahta trenlerden bir tanesinin gecikmesine

⁷⁵³ Fetullah Akın, **Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları**, Demiryol İş Yayınları, Ankara, 2003, s.18-19.

bağlı olarak, diğer bütün trenlerin gecikmesinden dolayı birçok sefer iptal edilmektedir. Rotasyonlar demiryollarında hizmet kalitesini çok düşürdüğü için, toplam talebi önemli ölçüde ortadan kaldırmaktadır. Rotasyonların sebebi; yolun tek hatlı olması, diğer trenlerin gecikmesi, cer, tesisler ve trafik hizmetleri başta olmak üzere çeşitli işletme sorunları ve bunların giderilmesinde geçen sürelerden kaynaklanmaktadır. Tek hatlı yolların varlığı nedeniyle tren sefer sayısının artırılmaması yolcuların bekleme sürelerini iki katına çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu da demiryollarıyla seyahat etme talebini de düşürmektedir⁷⁵⁴.

1. Demiryollarında Kurp Yarıçapı , Eğimin ve Dingil Basıncının Durumu

Demiryolları, hatlarının kurp yarıçapı, eğimi, dingil basıncı gibi belirgin özellikleri incelendiğinde kısmen elverişsiz bir tablonun ortaya çıktığı görülmektedir. Kurp, karayolu terminolojisinde viraj olarak bilinen bir kavramdır. İstenilen sistem, demiryolu hattının bütün kesiminin virajsız olmasıdır. Demiryollarında kurp yarıçapının (viraj genişliğinin) büyük olması işletmecilik açısından yararlıdır.

Demiryollarında ray ve tekerlerin optimal ekonomik ömürlerini sürdürebilmeleri ve trenlerin gerekli hızda gidebilmeleri için kurp yarı çapının dünya standartlarına uygun olması gerekmektedir. AB Ülkeleri'nde standart kurp yarı çapı 2500-3000 metre olmasına rağmen, ülkemiz hatlarındaki kurpların %35.5'i 2500 metreden daha küçük yarıçaplara sahiptir ve standart dışıdır. Bu durum da trenlerin hızlarını düşürmelerine, kinetik enerjiden yararlanamamalarına ve aşırı sürtünmeden dolayı tekerlek ve rayların daha çabuk aşınmasına, bunun sonucu olarakta lokomotif ve vagonların raydan çıkmalarına yol açmaktadırlar⁷⁵⁵.

⁷⁵⁴ Vedat Bilgin, **21.Yüzyıla Doğru Demiryollarının Modernizasyonu Yeni Bir Gelişme Stratejisi**, Demiryol İş Yayınları, Ankara, 1996, s. 104., Akın, **a.g.e.**, s.19-20.

⁷⁵⁵ Berna Dengiz, Fevzi Kutay, İsmet Duman, "Türkiye'de Ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları", **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara, 1997, s.34., Bilgin, **a.g.e.** s.107-108.

Demiryollarında hattın eğimi de çok büyük önem taşır. Dünya standartlarında yolcu ve yük taşımacılığının yapıldığı hatlarda en fazla eğim %0,10'dur. Eğimin yüksek olması trenin hız ve zamanını etkilemektedir. TCDD İşletmesinin hat eğimlerine bakıldığında, hatların % 24.7 si binde on eğimin üzerindedir. Bu da demiryollarının daha büyük bir maliyetle çalışmasına yol açmaktadır. Ayrıca trenlerin çekilmelerinde ek lokomotif (ranfor) kullanılmakta; bu da trenlerin hızlarını düşürmekte ve büyük bir enerji kaybı ortaya çıkmaktadır⁷⁵⁶.

Hattın dayanabilme gücünü ifade eden dingil basıncı da taşıma kapasitesi ile yakından ilgilidir. Dünya standartlarında dingil basıncı 20 tonun üzerindedir. Hatta bazen bu ton bile, özellikle hızlı tren seferlerinin yapıldığı hatlarda 25 tonun üzerine çıkmaktadır. TCDD İşletmesinde ise hattın % 8.9'u 20 tonun altındadır ve dünya standartlarının dışındadır. Standart dışı bu hatlarda ana hat lokomotifleri kullanılamamakta ve ağır yük taşınamamaktadır. Bu hatlarda sık sık ray kırılmaları ve tren tehir ve kazaları olmaktadır⁷⁵⁷.

Yukarıda açıklanan olması gereken demiryolu standartları, verimli ve hızlı demiryolu işletmeciliği açısından vazgeçilmez özelliklerdir. Teknik anlamda TCDD İşletmesi'nin tam kapasite bir taşımacılık yapabilmesi için; planlanan iller arası yeni demiryolu hatları yapılmalı; mevcut hatlar elektrikli ve sinyalli hale getirilmeli; kuru yarıçapı, hattın eğimi ve dingil basıncı dünya standartlarında yeniden gözden geçirilerek uygun hale getirilmelidir⁷⁵⁸.

2. Demiryollarında Travers ve Rayların Durumu

Hatlarda altyapının sağlamlığında travers önemli bir yer tutmaktadır. AB Standartlarına göre en kullanışlı travers tipi beton traverslerdir. Hem dayanıklı hem de rayları korur. Ülkemizde ise hatlarımızın sadece %51'i beton traverstir. Bu duruma göre hatlarımızın % 49'u standart dışıdır.

⁷⁵⁶ Dengiz vd.,**a.g.m.**,s.34.,Akın,**a.g.e.**,s.22.

⁷⁵⁷ Dengiz vd.,**a.g.m.**,s.34.,Akın,**a.g.e.**,s.23.

⁷⁵⁸ Bilgin,**a.g.e.**,s.110-111-112.

AB Ülkelerinde, rayların % 90'ı 20 yaşın altındadır. Ülkemizde ise % 28'i 30 ve daha yukarı yaşlardadır. Ekonomik ömrü dolan raylar daima tehlike arz etmektedir. Kaza oranı böylelikle artmaktadır. Diğer taraftan AB ülkelerinde rayların ağırlıkları 49.05 kg/m'den aşağı düşmezken, ülkemizde ise rayların % 50.6 'sı 49.05 kg/m'den daha az ağırlıktadır⁷⁵⁹.

D: MEVCUT DEMİRYOLU CER DURUMU

Hızlı, verimli ve güvenli demiryolu taşımacılığı için sadece alt yapı sisteminin iyileştirilmesi yeterli değildir. Bunun yanında çeken ve çekilen araçların, yani lokomotif ve vagonların da dünya standartlarına uygun hale getirilmesi gerekir. İşletmede çeken araçlar; dizel ana hat lokomotifler, ana hat elektrikli lokomotifler, elektrikli diziler ve dizel manevra lokomotiflerinden oluşmaktadır⁷⁶⁰.

İşletmenin taşıma kabiliyetini etkileyen önemli teknik unsurlar ise altyapı, çeken ve çekilen araçlardır. Bu iki unsur TCDD İşletmesi'nin taşıma faaliyetleri için dünya standartlarında olmak zorundadır. Hem altyapı hem de çeken ve çekilen araçların, son yıllarda gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilmesi işletmeyi; hız, konfor ve güvenlik açılarından olumlu yönde etkileyecektir. Önemli iki unsurun haricinde, demiryolu destek tekniğinin de teknolojiye uygun hale getirilmesi gerekir.

Hareket işlerini hizmet üretimi ve işletme ile doğrudan ve dolaylı ilgili servisleri ile yürütmekle görevli Hareket Dairesi'nin, Ticaret ve Cer Daireleri ile koordineli bir çalışma içinde olması gerekmektedir. Bu sağlandığı sürece istenilen ve beklenen hizmet hedefine ulaşılabacaktır

⁷⁵⁹ Dengiz vd.,**a.g.m.**,s.34.

⁷⁶⁰ TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004,s.18.

1. Çeken Çekilen Araçlar

Cer hizmetleri çeken araçlar ve çekilen araçlar olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Cer gücünü oluşturan araçlar ana hat dizel lokomotifleri, ana hat elektrikli lokomotifler, elektrikli ve dizelli diziler, dizel manevra lokomotifleri ve buharlı lokomotiflerdir. Çekilen Araçlar ise Yolcu Vagonları, Metro ve Hafif Raylı Sistem Araçları ve Yük vagonlarıdır.

Çeken araçlar grubunda yer alan lokomotifler dizelli ve elektrikli olmak üzere iki sisteme ayrılmaktalar. Bu ayırımın nedeni; elektrikli lokomotiflerin elektrifikasyonun olduğu yollarda, dizelli lokomotiflerin ise elektrifike edilmeyen yollarda çalışıyor olmalarıdır. Bir dizelli makinenin randımanı % 35 iken, bir elektrikli markine randımanı % 65'tir. Elektrikli cer sistemi en ekonomik sistemdir. Bu yüzden AB ülkelerinin birçoğunda, elektriksiz hat olmadığı gibi ortalama elektrikli hat uzunluğu toplam hat uzunluğunun %90'nın üzerindedir. Türkiye'de 1996 yılında toplam hat uzunluğu 10,508 dir. Bunun 1.824 km si elektrikli olup, elektrikli hat uzunluğu toplam yol uzunluğunun yaklaşık %17'si kadardır. 2004 yılında toplam hat uzunluğu 10.984 km olup, 2.305 km'si elektrikli hat olup, oran olarak ise % 20'ye yükseltilmiştir. Türkiye'deki elektrikli lokomotif sayısı 73 adet olup, TCDD'deki toplam lokomotif sayısının % 1 'ini ancak oluşturmaktadır. Bu da demiryollarının mali yapısındaki bozukluğun nedenlerinden biri olan pahalı bir demiryolu işletmeciliği yapılmakta olduğu gerçeğini haklı çıkarmaktadır⁷⁶¹.

Türkiye'de çeken-çekilen araçların üretimine ve bu faaliyet kolundaki kuruluşların zaman içindeki gelişimlerine baktığımızda; demiryollarında buharlı lokomotiflerin kullanımı çok uzun yıllar devam etmiş ve 1934 yılında motorlu yolcu trenleri sefere konulmuştur. Aynı yıl 34 yolcu kapasiteli 60 km/s. hızla giden 6 adet ray otobüsü sefere başlamıştır. Ankara Demiryolu Fabrikası, 29.10.1944 tarihinde Ankara Motor Atölyesi olarak; otoray, motorlu drezin, deniz motorları, sabit ve seyyar elektrojen grupları, Erzurum transit otobüsleri ve otomobil tamiri için kurulmuştur. Bu durum ihtiyaca göre zamanla değişmiştir. Türkiye'de ilk yük vagonu

⁷⁶¹Akın, a.g.e.,s.27.

imalatı TÜDEMSAŞ'ta 1953 yılında, ilk yolcu vagonu imali de TÜVASAŞ'ta 1961 yılında gerçekleştirilmiştir. 10.12.1955 tarihinde Sirkeci-Halkalı banliyösünde ilk elektrikli tren hizmete girmiş, bunu 29.5.1969 yılında Haydarpaşa-Gebze elektrikli banliyö treni takip etmiştir. ELMS Müessesesi'nde (TÜLOMSAŞ) ilk manevra lokomotif 1968 yılında üretilmiş ve yine 21.6.1971 tarihinde ilk dizelli lokomotif imal edilmiş ve aynı yıl 5 adet üretilmiştir. 27.10.1972 tarihinde de Sincan-Kayaş arasında elektrikli banliyö trenleri çalıştırılmaya başlanmıştır. İlk elektrikli TOSHİBA lokomotif 3.5.1988 tarihinde yine TÜLOMSAŞ'ta imal edilerek hizmete verilmiştir.

Elektirikli ve dizelli lokomotif sayısı bakımından ülkemiz ve AB ülkeleri kıyaslandığında; 1000 km hat uzunluğu başına düşen lokomotif sayısı ülkemizde 80 adet iken, AB ortalaması 150 adettir. Hat uzunluğu başına Almanya'nın 214, İtalya'nın 200 ve Belçika'nın ise 290 lokomotif mevcuttur. Hat uzunluğumuzun da yüzölçümümüz ve nüfusumuza göre AB ülkelerinden az olduğu hatırlanırsa, ülkemizde hat uzunluğu başına lokomotif sayısının da düşük kalması doğal bir sonuçtur⁷⁶².

Aşağıdaki tabloda⁷⁶³ TCDD'nin 'nin çeken araçlarının 2008 ve 2009 itibariyle faaliyet durumları gösterilmiştir.

| Çeken Araçlar (lokomotif ve diziler) | 2008 | | | 2009 | | |
|---|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|
| | Toplam (adet) | Faal (adet) | Faal oranı (%) | Toplam (adet) | Faal (adet) | Faal oranı (%) |
| Buharlı loko | 50 | - | - | 50 | - | - |
| Elektrikli loko | 64 | 52 | 81 | 64 | 56 | 88 |
| Dizel anahat loko | 494 | 419 | 85 | 502 | 409 | 81 |
| Dizel manevra loko | 55 | 44 | 80 | 48 | 38 | 79 |
| Toplam dizel loko | 549 | 463 | 165 | 550 | 447 | 160 |
| Elektrikli dizi | 83 | 73 | 88 | 83 | 70 | 84 |
| Dizelli dizi | 44 | 32 | 73 | 52 | 41 | 79 |

⁷⁶² Dengiz vd., a.g.m., s.34-35.

⁷⁶³ TCDD İstatistik Yıllıkları 2005-2009.

2003 Yılında buharlı lokomotif sayısı 50 iken 8 adeti faal durumda idi. Ama daha sonraki yıllarda sayı 50'de kalmış ama faal buharlı lokomotif kalmamıştır. Elektrikli dizi toplamı hem 2008'de hem de 2009'da 83 adettir. Ama 2008'de faal elektrikli dizi sayısı 73 iken bu sayı 2009'da 70'e düşmüştür. Elektrikli lokomotiflerin sayısı 2008'de 64 iken 2009'da bu sayı değişmemiştir. Dizelli lokomotiflerin toplam sayısı 549 adettir. Bu sayı 2008'de 550 'dir ve sadece bir lokomotif artmıştır.

Elektrikli lokomotiflerin faal durumları 2008'de 52 lokomotif iken 2009 yılında bu sayı 56'ya çıkmış ve dört tane lokomotif artmıştır. Elektrikli diziler ise 73'den 70'e düşmüş üç lokomotif azalmıştır.

2004 Yılında buharlı lokomotiflerin hiçbiri faal durumda değilken, elektrikli lokomotiflerde faal oranı % 73'tür. Toplam dizelli lokomotiflerde % 81 olan faal oranı, elektrikli dizilerde % 84 ve son olarak da dizelli dizilerde % 65 olarak gerçekleşmiştir.

Mevcut araç parkı; 457 adet anahat dizeli lokomotif, 68 adet manevra lokoları, 73 adet elektrikli lokomotif, 87 adet elektrikli dizi, 49 adet dizelli dizi, 41.435 yolcu kapasiteli 993 adet yolcu vagonu ve 625.697 ton kapasiteli 16.004 adet yük vagonundan oluşmaktadır. Lokomotiflerin, faal olarak kullanma süreleri çok düşük olmakla birlikte toplam kullanılabilir sürelerinin % 40'ını ya bakımda ya da depolarda bakım beklemede geçirmektedirler. Kullanılabilir sürelerinin ancak ortalama % 30'unda faal durumda olup, bu sürenin % 20'sinde tren çekmede ya da destek olmada bulunmaktadır. Söz konusu araçların gayri faal durumları uluslararası standartların üzerindedir. Bunun en önemli nedeni (başta tekerlek takımı temini olmak üzere) dışa bağımlı yedek parça teminindeki güçlüklerdir. Bu sorunun çözümlenmesi, demiryolu yan sanayinin geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır. Yurtiçinde çeken ve çekilen araç üretimi ve ağır bakımları sadece TÜLOMSAŞ,

TÜVASAŞ ve TÜDEMSAŞ'ta yapılmaktadır. Ayrıca, çeken-çekilen araçlarda teknoloji yenilemesi mali darboğaz nedeniyle gerçekleştirilememektedir⁷⁶⁴.

Lokomotiflerin Gücü 2009⁷⁶⁵

| Lokomotif tipleri | | Servise giriş | Adet | Beherin gücü (BG) |
|------------------------------------|----------------|---------------|------|-------------------|
| | DE 21500 | 1965 | - | 2000 |
| Dizelli Anahat Lokomotifleri | DE 24000 | 1970 | 253 | 1900 |
| | DE 18000 | 1970 | 1 | 1500 |
| | DE 18100 | 1978 | 10 | 1500 |
| | DE 22000 | 1985 | 86 | 2000 |
| | DE 11000 | 1985 | 63 | 1065 |
| | DE 33000 | 2003 | 89 | 3000 |
| | Toplam | | 502 | |
| Dizel manevra Lokomotifleri | DH 33100 | 1953 | - | 360-450 |
| | DH 6500 (K-E) | 1960 1968 | 4-1 | 650 360-450 |
| | DH 3600 (ELMS) | | | |
| | DH 7000 | 1994 | 17 | 700 |
| | DH 9500 | 2000 | 26 | 950 |
| | Toplam | | 48 | |
| Dizelli dizi | DH 5500 | 1961 | 7 | 4x145 |
| | DH 5600 | 1990 | 9 | 2x225 |
| | DH 5700 | 1993 | 28 | 2x280 |
| | DMU | 0-9 yaş arası | 8 | 1500 |
| | Toplam | | 52 | |
| Elektrikli | E 40000 | - | - | 4000 |
| Lokomotifler | E 43000 | 1987 | 45 | 4325 |
| | E 52500 | 1998 | 19 | 5172 |
| | Toplam | | 64 | |
| Elektrikli dizi | E 8000 | 1955 | 14 | 1380 |
| | E 14000 | 1979 | 69 | 1400 |
| | Toplam | | 83 | |

⁷⁶⁴ Akın, a.g.e., s.25-26-27.

⁷⁶⁵ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009.

2009 yılına geldiğimizde, dizelli ana hat lokomotiflerin sayısı 502 adet olup, 6 değişik türde dizel elektrik (DE) tipi lokomotif mevcuttur. Servise girişleri 1970 ile 2003 yılları arasında değişmektedir. % 63'ü 30 yaşın üzerindeki lokomotiflerden oluşmaktadır. Dizel manevra lokomotiflerin sayısı 48'dir. Dizelli manevra lokomotifler 4 tip olup, servise girişleri 1960-2000 yılları arasında değişmektedir. Dizel manevra lokomotiflerin % 41'i 30 yaşın üzerindedir. Dizelli dizi sayısı 52 olup, % 16'sı 30 yaşın üzerindedir. Elektrikli lokomotif sayısı 64 olup, %12'si 30 yaşın üzerinde iken, elektrikli dizi sayısı ise 83'dür. Bunların % 22' si 30 yaş üzerindedir.

Çeken araçların sayıları son 5 yıl itibariyle kıyaslandığında ciddi bir artış olmadığı, hatta bazı araç miktarlarında azalmalar meydana geldiği görülmektedir. Ama 2003 tarihinde servise giren ve 2003 yılında 12 adet olan DE 3300 model ve 3000 beygir dizelli ana hat lokomotifi sayısı 2009 tarihinde 89'a sayısına yükselmiştir. Diğer tip lokomotiflerle kıyaslandığında bu büyük bir orandır.

Çeken araçlar içerisinde yer alan lokomotiflerin %54'ü 25 yaşın üzerinde olup, ekonomik ömürlerini tamamlamışlardır. Bu nedenle motor arızaları normalin çok üzerine çıkmakta ve bakım-onarım giderleri çok artmaktadır. Bu tabloyu gelişmiş ülkelerin çeken araçları ile karşılaştırdığımızda lokomotif yaşı, teknoloji ve bakım- onarım konusunda nasıl bir dezavantaja sahip olduğumuz görülmektedir⁷⁶⁶.

Demiryolu işletmeciliğinde cer gücünün düşüklüğünün çeşitli sebepleri vardır. Bunlar çeken ve çekilen araçların, büyük kısmının ekonomik ömrünü dolmuş olmaları, bakımda geçen sürelerin çok uzun olması ve sık sık bakıma girmesi, gerekli yedek malzeme eksikliği, yollardaki düşük kurp çapından dolayı tekerleklerde meydana gelen yüksek aşınmalar, sık sık tekerlek bobinlerinin değiştirilmesine yol açmakta bu da faal olma sürelerini azaltmaktadır, şeklinde sayılabilir⁷⁶⁷. Demiryollarında taşıma talebi yükselmediği için mevcut çeken gücü

⁷⁶⁶ Nurettin Girginer, "Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri", 2. **Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara, Aralık, 1997, s.70.

⁷⁶⁷ Akın, a.g.e., s.29-30.

(cer) durumu idare edebilmektedir. Ancak taşıma talebinde artış hem çekilen hem de çeken araçlarda önemli dar boğazlar ortaya çıkacaktır⁷⁶⁸.

2. Yolcu ve Yük Vagonları

Çekilen araçlar, yolcu ve yük vagonu olmak üzere iki grupta değerlendirilmiştir. Önce yolcu ve yük vagonları açısından Türkiye'yi AB Ülkeleri ile kıyaslayalım. Hat uzunluğu başına düşen yolcu vagonu sayısı, Türkiye de 175 adet iken, AB ortalaması 519 adettir. Bu rakam İngiltere'de 502 adet, Fransa'da 495 ve İtalya'da ise 843 adettir. Yük vagonu sayısı ise; hat uzunluğu başına Türkiye'de 2153 adetken, AB ortalaması 2905'tir. Bu rakam AB ortalamasına yakın görünse de bizim yük vagonlarımızın % 23'ünün tamirlik durumu olduğunu, bunların % 7'sinin ve yolcu vagonlarımızın % 20'sinin 30 yaş üstünde olduğu ve ekonomik ömrünü tamamladığı göz önüne alınırsa, maalesef AB ortalamasının çok altında bulunmaktayız⁷⁶⁹.

2009 yılı itibariyle mevcut yolcu ve yük vagonlarının durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

⁷⁶⁸ Bilgin,**a.g.e.**,s.134-135.

⁷⁶⁹ Dengiz vd.,**a.g.m.**,s.35.

Yolcu ve yük vagonlarının durumu 2009⁷⁷⁰

| (Yolcu vagonu) | Banliyö tipi; Anahat yolcu | 138 | Toplam | Yolcu vagonu | Faal | |
|---------------------|----------------------------|-----|--------|---------------|-------------|-----------------|
| Yolcu Vagonu | -pulman ; | 411 | | 990 | 823 | |
| | -kompart; | 139 | | | | |
| | -kuşetli; | 121 | | | | |
| | -yataklı ; | 103 | | | | |
| | -yemekli; | 78 | | | | |
| Diziler | Elektrikli dizi; | 83 | | 128 | | |
| | Dizelli dizi; | 45 | | | | |
| | Genel toplam | | | 1.118 | | |
| Yük vagonu | (yük vagonu) | | | Mevcut | Faal | kapasite |
| | Kapalı vagon | | | 5.487 | 5.120 | 178.891 |
| | Açık vagonlar | | | 6.265 | 5.213 | 281.966 |
| | Platform vagonlar | | | 5.180 | 4.608 | 199.439 |
| | Sarnıçlı vagonlar | | | 675 | 524 | 36.694 |
| | Genel Toplam | | | 17.607 | 15.465 | 696.990 |
| | İdari vagonlar | | | 1908 | | |

2009 Yılında yolcu vagonları 138 banliyo, 990 pulman (823 faaldır), 128 elektrikli ve dizel diziden oluşmaktadır. 2009 yılında genelde toplamda yolcu vagonu 1,118'dir. Bu rakamlar son beş yılla karşılaştırıldığında birbirine çok yakındır. 30 Yaşın üzerindeki yolcu vagonlarının oranı % 30 iken, yük vagonlarında bu oran yaklaşık %17'dir. Yük vagonlarının yaklaşık % 77'si faal durumdadır ve ayrıca geriye kalan % 23 kısım tamirlik durumda beklemektedir.

2009 Yılı itibariyle 17.607 adet yük vagonumuz mevcutken, faal olanların sayısı 15.465'tir. Bu rakamlar 2005 yılında yük vagonumuzun sayısı 16.102 faal

⁷⁷⁰ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009.

olanların sayısı ise 13.551'dir. 2006-2007-2008 Yıllarında ise durum 2009 rakamlarına çok yakındır.

Demiryolları, yük ve yolcu faaliyetlerini; 7 bölgede toplam 7 dizel loko bakım atölyesi, 18 depo müdürlüğü, 16 depo şefliği, 17 vagon bakım onarım atölye müdürlüğü, 36 vagon servis şefliği ve sadece 1.Bölgede mevcut olan elektrikli tren loko bakım Atölye Müdürlüğüyle sürdürmektedir.

3.Yolcu Taşımacılığı

Demiryollarının en önemli fonksiyonu ve var olmasının sebebi taşıma hizmetlerinde bulunmasıdır. İşletme faaliyetlerinin değerlendirilmesinde en önemli araç taşınan yolcu sayısı, yolcu km, yük miktarı ve ton km'dir.

Demiryollarıyla ülkemizde yılda 5.8 milyar yolcu-km'lik yolcu taşıması gerçekleştirilirken, ülkemizle yaklaşık olarak aynı nüfusa sahip olan İngiltere'de 29.2 milyar, İtalya'da 49.7 milyar ve Fransa'da ise 55.3 milyar yolcu-km'lik yolcu taşıması yapılmaktadır. Nüfusu Türkiye'den 6-7 kat daha az olan Belçika (6.8), Avusturya(9.6) ve İsveç'te (6.2) bizden daha fazla yolcu taşıması gerçekleşmektedir. 1955 yılında %24 olan demiryolu taşıma payımız, 1970'de % 8'e, 1996 yılında ise % 3'e kadar düşmüştür. AB Ülkeleri yolcu taşıma payı ortalaması, 1993 yılında % 6.6 iken, ülkemizde %4.6 olmuştur.⁷⁷¹

Yıllara göre yolcu taşıma sayısına baktığımız zaman, 2003 yılında ana hat yolcu sayısı 27.342, uluslar arası yolcu sayısı 129 olmak üzere toplam 27.471'dir. 2005 yılında ise ana hat yolcu sayısı 23.668 uluslar arası yolcu sayısı 143 olmak üzere toplam 23.811'dir. 2008 yılında da ana hat yolcu sayısı 23.715, uluslar arası yolcu sayısı 255 olmak üzere toplam 23.970'dir. 2009 yılında ise ana hat yolcu sayısı 22.598, uluslar arası yolcu sayısı 241 olmak üzere toplam 22.829'dur⁷⁷². Bu

⁷⁷¹ Dengiz vd.,**a.g.m.**,s.35-36-37.

⁷⁷² **Stratejik Plan 2010-2014**,TCDD Genel Müdürlüğü,s.14.,**TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009**,s.66.

istatistiklere baktığımız zaman, zaten düşük olan yolcu taşıma sayılarımızın günümüze geldikçe daha da azaldığını görmekteyiz.

Ana hat yolcu kilometrelerine baktığımız zaman da görülecektir ki; 2003 yılında ana hat yolcu km'leri 4522, uluslar arası yolcu km ise 61 olmak üzere 4.583'tür. Bu rakamlar, 2006 yılında ise ana hat yolcu km'leri 3.802, uluslar arası yolcu km ise 76 olmak üzere 3.878'dir. 2009 yılında ana hat yolcu km'leri 3.469, uluslar arası yolcu km ise 103 olmak üzere 3.572'dir. Bu istatistikle yolcu taşıma sayısındaki düşüş, ana hat yolcu kilometre rakamlarında da görülmektedir⁷⁷³.

Banliyö taşımacılığında ise 2003 yılında 49.522 yolcu, 2005 yılında 52.495 yolcu, 2007 yılında 56.305 yolcu, 2008 yılında 55.217 ve 2009 yılında ise 57.253 yolcu taşınmıştır. Bu rakamlar doğrultusunda, ana hat yolcu taşıma sayısının düşmesinin tersine, her yıl banliyö yolcu taşıma sayısı artmıştır⁷⁷⁴.

4. Yük Taşımacılığı

Ülkemizde demiryolları ile yılda 8.5 milyar ton-km yük taşıması gerçekleştirilirken, İtalya'da 24.5, Belçika'da 8.4, Avusturya'da 13.7 ve İsveç'te 18.9 milyar ton-km'lik yük taşıması yapılmaktadır. Bu rakamlarda göstermektedir ki yük taşımacılığı açısından Türkiye, AB ülkelerinin çok gerisindedir. 1955 yılında % 53 olan demiryolu yük taşıma payımız, 1970'te % 22'ye 1996 yılında ise % 7'ye kadar düşmüştür. 1993 Yılında AB ülkeleri yük taşıma ortalaması %15.4 iken, Türkiyede % 7.9 olmuştur⁷⁷⁵.

Yük taşımacılığı, demiryollarının önemli görevlerinden birisidir. Özellikle ülke ekonomisi açısından; katı yakıtlar, cevherler, inşaat malzemeleri v.s. gibi taşımacılıkta vazgeçilmez bir taşıma sistemidir. Cumhuriyet döneminde yapılan hatların bir çoğu daha önceki bölümlerde anlatıldığı gibi taşımacılık yapılacak

⁷⁷³ Stratejik Plan 2010-2014, TCDD Genel Müdürlüğü, s.15.

⁷⁷⁴ Stratejik Plan 2010-2014, TCDD Genel Müdürlüğü, s.13., TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.66.

⁷⁷⁵ Dengiz vd., a.g.m., s.35-36-37.

yerlere doğru yapılmış veya hatlar uzatılmıştır. Buna rağmen demiryollarının genel yük taşımacılığındaki payı yaklaşık % 8 dir.

Taşınan yüklerin cinsine göre bazılarında artış görülse de tarımsal ürün ve canlı hayvan taşımacılığında son beş yılda % 43 azalma olmuştur. Bu kalem içinde kuru-yaş sebze ve meyve taşımacılığı yok denecek kadar azdır. Ülkemizde tarımsal ürün ve canlı hayvan taşımacılığı potansiyeli çok yüksek olmasına rağmen, trenlerin yavaş gitmeleri yüzünden taşımacılık yapılamamaktadır⁷⁷⁶.

Yük taşımacılığına baktığımızda 2003 yılında 15.9 ton (Milyon) yük taşınmış, 8.669 ton-km (milyon) yük taşınmıştır. 2005 yılında 19.1 ton (Milyon) yük taşınmış, 9.151 ton-km (milyon) yük taşınmıştır. 2008 yılında 23.4 ton (Milyon) yük taşınmış, 10.738 ton-km (milyon) yük taşınmıştır. 2009 yılında ise 21.8 ton (Milyon) yük taşınmış, 10.326 ton-km (milyon) yük taşınmıştır. Bu rakamlara baktığımız zaman 2009 yılında son altı yıla göre taşıma miktarında % 37, ton-km'de % 19 oranında artış sağlanmıştır. Bunda kurumun parça taşımacılığından blok tren taşımacılığına geçmesi büyük rol oynamıştır⁷⁷⁷.

Demiryollarının uluslar arası taşınan yük miktarına baktığımız zaman ise; 2003 yılında 692 (Bin-Ton) ihracat, 1006 (Bin-Ton) ithalat, 17 (Bin-Ton) transit yük olarak toplam 1.715 (Bin-Ton) yük taşınmıştır. 2006 yılında 1.397 (Bin-Ton) ihracat, 1577 (Bin-Ton) ithalat, 29 (Bin-Ton) transit yük olarak toplam 3.003 (Bin-Ton) yük taşınmıştır. 2008 yılında 1.762 (Bin-Ton) ihracat, 1405 (Bin-Ton) ithalat, 48 (Bin-Ton) transit yük olarak toplam 3.215 (Bin-Ton) taşınmıştır. 2009 yılında da 1.231 (Bin-Ton) İhracat, 1.036 (Bin-Ton) ithalat, 32 (Bin-Ton) transit yük olarak toplam 2.359 (Bin-Ton) taşınmıştır. Bu rakamlarda gösteriyor ki; son yıl uluslar arası yük taşımacılığında biraz düşüş görülse de 2003'ten günümüze yük taşımacılığında artış olmuştur⁷⁷⁸.

⁷⁷⁶ Girginer,a.g.m.s,71.

⁷⁷⁷ **Stratejik Plan 2010-2014**,TCDD Genel Müdürlüğü,s.10.

⁷⁷⁸ **Stratejik Plan 2010-2014**,TCDD Genel Müdürlüğü,s.11.

Hem yolcu taşımacılığında hem de yük taşımacılığında ağırlığın hemen hemen bütünüyle karayollarında olması incelenmesi gereken bir konudur. Coğrafi koşullarımızdan dolayı demiryollarının daha fazla kullanılmaması düşündürücüyken; üç tarafı denizlerle çevirili Türkiye’de deniz taşımacılığının da çok sınırlı olması irdelenmesi gereken bir husustur ve ulaştırma sisteminin ne kadar yanlış kurgulandığının göstergesidir.

Karayollarının ulaştırma sistemi içindeki payının bu kadar yüksek olması büyük sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Karayolu trafik kompozisyonunda ağır taşıt payı gelişmiş ülkelerde % 10 civarında iken, Türkiye’de bu pay % 65’lere kadar çıkmaktadır. Bu durumda trafik hacmini arttırdığı için, karayollarında yollar çabuk bozulmuş, araç hızı düşmüş ve trafik kazaları artmıştır⁷⁷⁹.

E: MALİ İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI’NIN TCDD’DEKİ YERİ VE TEŞKİLATI

233 sayılı KHK’ye göre bir Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olan TCDD’nin merkez teşkilatında mevcut 22 Daire Başkanlığından IV rumuzu ile anılan Mali İşler Dairesi Başkanlığı’nın merkez teşkilatında;

Başkanın yönetiminde 3 başkan yardımcısı, 12 Şube Müdürlüğü ve Merkez Mali İşler Müdürlüğü,

Taşra teşkilatında ise;

7 Bölge Müdürlüğü ile Ankara Demiryol Fabrikası, Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikaları Mali İşler Müdürlükleri, 7 Liman İşletme Müdürlüğü ile Vangölü Feribot Müdürlüğü, Muhasebe Müdürlükleri olmak üzere 18 ünitesi vasıtasıyla görevini yapmaktadır.

⁷⁷⁹ Akın,**a.g.m.**,s.39-40.

Mali İşler Dairesi Başkanlığı görevini, Merkez ve Taşra teşkilatında 7.05.2007 tarihi itibariyle toplam 378 personeli ile yürütmektedir.

1. Mali İşler Dairesinin Tarihçesi

Ulaştırma sektöründe ulusal ekonomimizin temel taşlarından birisini teşkil eden ve kamu hizmeti niteliği ağır basan demiryollarının, bir devlet kuruluşu olarak ortaya çıkmasıyla birlikte, Mali İşler Dairesinin varlığı da vücut bulmuş ve 83 yıllık (1924-2007) döneminde gerekli fonksiyonunu icra ederek, TCDD'deki gelişmeye paralel bir şekilde geçirdiği değişikliklerle bugüne ulaşmıştır.

24.5.1924 tarihinde 506 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi" adı ile Nafia Vekaleti'ne bağlı katma bütçeli bir idare olarak kurulmuş bulunan kuruluş daha sonra 31.5.1927 tarihinde 1042 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdareyi Umumiyesi" adını almış, 22.7.1953 tarihinde de 6186 sayılı kanunla Kamu iktisadi Kuruluşu olan işletme bu günkü adına kavuşmuştur.

Kuruluşun, katma bütçeli bir idare olduğu 1924-1953 döneminde; gelir ve giderlerini kapsayan bütçesi genel bütçeden ayrı olarak hazırlanmakta; yasama organında görüşülmesi, kabul edilmesi, uygulanması ve kontrolü genel bütçenin tabi olduğu şartlar ve usuller içinde yapılmakta ve Sayıştay'ın denetimine tabi tutulmakta idi. Kuruluşu mali hizmet ve faaliyetleri ile muhasebe işlemleri bu dönem zarfında, Devlet mali ve muhasebe işlemlerinin tabi olduğu şartlar ve usullere uygun olarak, o günkü unvanı ile "Maliye ve Saymanlık İşleri Dairesi Reisliği" tarafından yürütülmüş, 5616 Barem Kanunu ile de "Maliye ve Muhasebat Dairesi" olarak değiştirilmiştir. Bu dönem zarfında; Mali İşler teşkilatında çalışan tüm personelin her türlü özlük işleri, mali işler personelinin görevlerini kanunların emrettiği şekilde yerine getirilebilmesi ve herhangi bir mali mevzuatın değişik şekillerde uygulanmaması amacıyla, Maliye Bakanlığı'na yürütülmüştür.

Kuruluş, ulusal ekonomideki gelişmeye paralel olarak yapılan re organizasyon sonucu, 22.7.1953 tarihli ve 6186 sayılı kanunla; Ulaştırma Bakanlığına bağlı olmak, tüzel kişiliğe sahip bulunmak ve 3460 sayılı "Sermayesinin tamamı Devlet Tarafından Verilmek Suretiyle Kurulan İktisadi Devlet Teşekküllerinin Teşkilatıyla İdare ve Murakabeleri Hakkında Kanun" hükümlerine göre yönetilmek ve denetlenmek üzere TCDD kısaltması ile ifade edilen "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" unvanlı bir İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiş ve dairenin adı da "Mali İşler Dairesi" olarak belirlenmiştir⁷⁸⁰.

Kuruluşu 6186 sayılı Kanunla İktisadi Devlet Teşekkülü statüsüne kavuşturulmasını takiben, muhasebe kayıtları ticari muhasebe esaslarına göre tutulmaya başlanmış mali hizmet faaliyetlerinin tümünü kapsayan "TCDD Mali Hizmetler Talimatnamesi" ile "İzahnameleri hazırlanarak, 1.1.1955 tarihinden itibaren uygulanmaya konulmuştur. İktisadi Devlet Teşekkülleri'nin yeniden düzenlenmesi hususunda yapılan çalışmalar üzerine çıkarılan, 12.3.1964 tarih ve 440 sayılı Kanunla TCDD'ı statüsü muhafaza edilmiştir. Anılan kanunun geçici 1. Maddesi gereğince, İktisadi Devlet Teşekküllerinin muhasebe usullerinin ıslahını ve yeknesaklaştırılmasını sağlamak amacıyla hazırlanan Tekdüzen Muhasebe Sistemi'nin "Genel Muhasebe" bölümü, 1.1.1972 tarihinde, "Maliyet Muhasebesi ve İşletme Bütçeleri" bölümleri ise 1.1.1980 tarihinde uygulanmaya konulmuştur.

Ancak; kuruluş 11.04.1983 tarih ve 60 sayılı "İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ve buna paralel olarak bilahare yayımlanan 19.03.1983 tarih ve 2929 sayılı Kanun ile Kamu İktisadi Kuruluşu haline getirilmiş ve bu arada 10.10.1983 tarihli "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Kuruluşu Hakkında 119 Sayılı Kanun hükmünde Kararname " ile de, 6186 sayılı Kanun Ek ve değişiklikleri ile yürürlükten kaldırılmıştır.

Halen; Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesini teminen çıkarılan 8.06.1984 gün ve 233 sayılı "Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun

⁷⁸⁰ TCDD İstatistik Yıllığı 2000- 2004, s.4.

Hükmünde Kararname" çerçevesinde hazırlanan ve 28.10.1984 gün ve 18559 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "TCDD ANA STATÜSÜ" hükümlerine göre yöneltilmekte bulunan kuruluş mali hizmet ve faaliyetleri, mali konular ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname doğrultusunda yürütülmektedir.

Öte yandan Vergi Usul Kanunu'nun Maliye Bakanlığı'na verdiği yetkiye dayanılarak hazırlanan 26.12.1992 tarih ve mükerrer 21447 sayılı ve 16.12.1993 tarih ve 21790 sayılı Resmi Gazete'lerde yayınlanarak 1.1.1994 tarihinden itibaren yürürlüğe giren tekdüzen hesap planı kuruluş uyarlanarak uygulanmaya başlanmıştır.

Ayrıca 1955 yılında yürürlüğe konulan "Mali Hizmetler Talimatnamesi ve Eki İzahnameler" gerek dilinin eskiliği gerekse günün koşullarına göre yeniden düzenlenmesi ihtiyacı sonucunda yürürlükten kaldırılarak 1.01.2006 tarihinden itibaren "Mali Hizmetler Yönergesi" yürürlüğe konulmuştur. Kuruluşun mali işlemleri bu yönerge ve diğer mali mevzuat hükümlerine göre yürütülmektedir.

2. Mali İşler Dairesi'nin Görevleri

Mali İşler Dairesi Başkanlığı; Başkanın yönetiminde 3 Başkan Yardımcısı, 12 Şube Müdürlüğü ve Merkez Mali İşler Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir

Dairenin Faaliyetleri:

Kuruluşun mali faaliyetlerinin planlanması, yönetilmesi ve sonuçlarının değerlendirilmesi konularında hizmet veren Mali İşler Dairesi;

- Yıllık iş programları doğrultusunda, bütçeyi ve finansman programını hazırlamak, yetkili mercilerce onaylanmasını sağlamak ve uygulamak,

- Finansman programını ve bütçe uygulanmasını periyodik olarak mali raporlarla izlemek ve üst yönetime mali durum hakkında bilgi vermek,

- Finansman ihtiyacının karşılanmasında uygulanacak ilke ve politikaların tespiti ile kaynakların zamanında sağlanması için gerekli önlemleri almak,

- TCDD'nin sağlam bir bünyeye kavuşturulması için öz kaynakları geliştirmek, mümkün olabilen en az masraflı ve uygun ödeme koşullu dış kaynakların bulunmasını sağlamak ve kullanımından sonra geri ödemeleri takip etmek

- İç ve dış mali anlaşmaların ve sözleşmelerin yapılmasını sağlamak,

- Para tahsil ve ödeme işlerinin yürütülmesini ve etkin bir bütçe ve ödenek yönetimi sisteminin oluşturulması ve uygulanmasını sağlamak,

- Kuruluş varlıklarının mali risklere karşı korunmasını, nakit veya nakit değerindeki varlıkların emniyet altında bulundurulmasını, gerektiğinde kefalet sandıklarının tesisini ve yönetimini sağlamak,

- TCDD'nin sahibi, kiracısı, emanetçisi ve işleticisi bulunduğu taşınır ve taşınmaz kıymetler ile hak ve menfaatlerinin; sigorta takibinin kabul edeceği her türlü tehlikeye karşı dahili, harici ve müşterek sigortalarını temin etmek ve bu husustaki sigorta politikasını saptamak,

- Muhasebe belgelerini ve kayıt düzenini tespit etmek, hesap planını hazırlamak ve muhasebe kayıtlarının tutulmasına, nezaret etmek,

- Belirli zamanlarda kuruluş varlıklarının sayımını yaptırmak, sayım sonuçlarını incelemek, fazla veya noksanları hakkında gerekli işlemleri yaptırmak,

- Faaliyet yılı sonunda envanter, gereken hallerde de yeniden değerlendirme işlemlerinin yapılmasını, bilanço, gelir-gider tablolarının düzenlenmesini ve mali analizlerin yapılmasını temin etmek,

- TCDD'nin amortisman politikasını tespit etmek, amortismanlarının ayrılmasını, bunların en uygun şekilde kullanılmasını ve değerlendirilmesini yapmak,
- Kuruluşun vergi ve benzeri yükümlülüklerini mevzuat bakımından takip etmek ve teşkilatı yönlendirmek,
- Üretilen ve üretilecek olan mal ve hizmetler için maliyet muhasebesi esaslarını ve standartlarını saptayıp geliştirmek, maliyet tahminleri yaparak gerçekleştirmeler ve standartlarla karşılaştırmak, maliyetlerin düşürülmesi ve kontrolü için alınması gereken önlemleri önermek ve buna ait sistemleri geliştirmek,
- Kuruluşun, Devletçe kendisine verilen görev ve kamu hizmetlerini ekonomik ve sosyal gereklere uygun olarak verimlilik ilkesi doğrultusunda yürütebilmesi için, mali analizler sonucu elde edilen bilgilerin üst yöneticilerin kararlarına esas, olacak biçimde rapor edilmesini sağlamak,
- Teşkilatı mali mevzuat hakkında uyarmak ve görüş bildirmek, ile görevli bulunmaktadır⁷⁸¹.

3. İşletmenin Mali Durumu

İşletmenin mali yapısına baktığımız zaman durumun hiçte iyi olmadığını görürüz. Uzun yıllardır, işletmenin zarar eder durumda olmasının en büyük nedenlerinden birisi, aynı süre zarfında demiryollarına gereken önemin verilmemesinden kaynaklanmaktadır. Finansal kaynaklarından elde edilen gelir ise ancak acil gider gerektiren yerlere aktarılabilmektedir.

Aşağıda belirtilen bilanço, işletme faaliyetlerinin gelir- gider dengesine aittir. İşletme faaliyetleri bünyesinde değerlendirilen gelir-gider kalemleri; banliyö yolcu taşımaları, ana hat yolcu taşımaları, yük taşımaları, liman hizmetleri (Limanlar

⁷⁸¹ TCDD Mali Hizmetler Yönergesi, Mali ve İdari İşler Dairesi.

Demiryollarına en çok gelir sağlayan yerlerdir) ve Van Gölü Feribot işletme hizmetleridir.

Tablo 4.2. TCDD İşletmesi'nin Beş Yıllık Gelir Gider Durumu⁷⁸² (YTL)

| Yıllar | Gelir | Gider | Kar/ Zarar | Gelirin Gideri Karşılama Oranı |
|--------|-------------|---------------|--------------|--------------------------------|
| 2000 | 234.595.458 | 558.068.890 | —323.473.432 | 42 |
| 2001 | 356.881.456 | 771.583.759 | —414.702.303 | 46 |
| 2002 | 498.207.962 | 1.100.149.698 | —601.941.736 | 45 |
| 2003 | 647.980.774 | 1.322.895.032 | —674.914.258 | 49 |
| 2004 | 714.523.701 | 1.567.261.358 | —852.737.358 | 46 |

Yukarıda ki beş yıllık tablo incelendiğinde, her yıl zararının arttığı görülmektedir. Genel olarak, gelirin artmasına karşılık gider daha çok artmış ve buna bağlı olarak da zarar katlanmıştır. Ancak, belirtilen gelir-gider rakamlarına sübvansiyonlar (işletme üretimlerinin teşviki ve/veya üretimlerin sürdürülebilir kılınması amacıyla devlet tarafından yapılan yardımlar) dahil edilmemiştir. Tüm dünya demiryollarında kamu hizmeti verildiği için, gerek sosyal amaçlı fiyatlandırma politikasının ve gerekse demiryollarının uğradığı olumsuz rekabetin sebep olduğu zararların karşılanması için, devlet bütçesinden demiryollarına sübvansiyon sağlanmaktadır. Ayrıca altyapı maliyetleri ve faiz ödemeleri karşılığı olarak da demiryollarına sübvansiyon verilmektedir.

F. TESİSLER

TCDD'nin tüm haberleşme, sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesislerinin hizmette tutulması, bakım ve onarımlarının yapılması, yenilenmesi ve bu alandaki ihtiyaçların planlanması ile yeni projelere ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi tesis hizmetleri kapsamında yer almaktadır. Tesis hizmetleri ve bu hizmetlerin

⁷⁸² TCDD İstatistik Yıllığı 2000- 2004, s.60-62.

sağlanmasına yardımcı olan tesisler, demiryolunu bütünleyen unsurlardır. Yol emniyetini sağlayan elemanlar, haberleşme sistemi, demiryolu trafiğini düzenleyen sinyal tesisleri ve cer enerji hattı bu kapsamda yer almaktadır. TCDD'nin en önemli ve ağırlıklı yatırımları bu konular üzerinde yoğunlaşmıştır. Sinyal sisteminin yönetilmesinde bilgisayar desteği kullanıldığından dolayısıyla bakım ihtiyacı hem tesis cihazlarında hem de yazılım/programında gereklidir. Özellikle sinyal tesislerinde yağışlı havalarda görülen arızaların giderilmesi için izoleli travers çalışmaları tüm sinyalli hatlarda yapılmalıdır.

2004 Yılı itibariyle merkezi Ankara'da bulunan Tesisler Dairesi Başkanlığı'na bağlı 7 bölgede Tesisler Müdürlükleri ve bunlara bağlı sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon birimleriyle faaliyetine devam etmektedir. Bunlardan 89 adet telefon santrali, 15.924 adet abone, 8 adet teleks merkezi, 29 kişilik dispeçerle (sevk eder) hizmet vermektedir⁷⁸³. Ayrıca bütün şebekenin gar binaları ve gar organizasyonları tesisler dairesine bağlıdır. Toplamda 62 Gar müdürlüğü, 73 Gar şefliği, 275 istasyon şefliği, 8 memurlu durak, 298 memursuz durak, 45 lojistik müdürlüğü, 57 lojistik şefliği cer dairesine bağlıdır⁷⁸⁴.

G. TCDD'DA FABRİKALAR

Ülkemizde demiryolu ile ilgili olarak Eskişehir, Adapazarı ve Sivas'ta kurulu bulunan ve bu yönde faaliyet gösteren üç büyük kuruluş bulunmaktadır. TCDD Genel Müdürlüğü'nün ana görevi olan demiryolu taşımacılığı için; ihtiyaç duyduğu çeken ve çekilen araçların imal ve onarımlarını yapmak, büyük tamir ve bakımları ve yenilemeleri yapmak üzerine kurulan ve Genel Müdürlüğe bağlı müesseseler olarak çalışmakta iken; işletme ve imalatı ayırmak suretiyle demiryolu işletmeciliğini sürat, konfor ve emniyet yönlerinden daha rasyonel işletme haline getirmek, söz konusu kuruluşlara yabancı sermayenin ve modern tekniklerin gelmesini ve bu kuruluşların dışarı açılmasını sağlamak, ihraç imkanları yaratmak amacı ile bu üç kuruluş

⁷⁸³ TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004.

⁷⁸⁴ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.40.

Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu kararı gereğince 1.5.1986 tarihinden itibaren bağlı ortaklıklar halinde yeniden teşkilatlandırılarak,

- Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi, “Türkiye Lokomotif Sanayii A.Ş.” (TÜLOMSAŞ)
- Adapazarı Vagon Sanayii Müessesesi, “Türkiye Vagon Sanayii A.Ş” (TÜVASAŞ)
- Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi de “Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş” (TÜDEMSAŞ)

isimlerini almışlardır. Bu kuruluşların hepsi kamu kuruluşudur ve ilgili faaliyet alanlarında tekel konumundadırlar⁷⁸⁵.

Ülkemiz sanayiinde, ekonomisinde ve istihdamında önemli yerleri olan bu üç kuruluş ve Ankara Demiryol Fabrikası ve diğer makas fabrikaları ana hatları ile anlatılmaya çalışılacaktır.

1. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAS) Genel Müdürlüğü

Haydarpaşa – Bağdat hattının yapımı sırasında, Bağdat demiryolları ile ilgili buharlı lokomotif ve vagon onarımı yapmak amacıyla 1894 yılında Buharlı Lokomotif Bakım ve Revizyon Atölyesi unvanıyla bir atölye olarak kurulmuştur⁷⁸⁶.

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından 1924 yılında devir alınan bu atölyenin bünyesine 1929 yılında Yol Atölyesi ilave edilmiştir. Ve “Cer ve Yol atölyeleri” adını almıştır. 1951 yılında Amerika’dan mühendisler Tülomsaştaki personeli eğitime almışlardır. Mühendis, tekniker ve yöneticilere yeni metod ve düşüncelere

⁷⁸⁵ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.29., Akın, a.g.e., s.118.

⁷⁸⁶ Nazif Özcan, “Eskişehir Demiryol Fabrikalarında”, Demiryolları Dergisi, Sayı:448-449,C:39, Mayıs-Haziran 1963,s.13.

göre onarım ve üretim yöntemlerini öğretmiş ve ufuklarını açmışlardır⁷⁸⁷. Bu eğitimin önemi ilerki yıllarda tamamen yerli imalata geçilirken görülecektir.

Tülomsaş, 1958 yılında “Eskişehir Demiryol Fabrikası” ismini almıştır. Fabrika daha sonra tamir ve onarım dışında yerli lokomotifte yapmıştır⁷⁸⁸. 1970 yılında Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi Müessesesi (ELMS) haline dönüştürülmüştür. Daha sonra Bakanlar Kurulu’nun 28.3.1986 tarih ve 86/10527 sayılı kararıyla TCDD Genel Müdürlüğü’nün bağlı ortaklığı haline dönüştürülerek Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) adını almıştır⁷⁸⁹.

Kuruluşun teşkilat yapısını; karar organı olarak başta yönetim kurulu olmak üzere genel müdür ve yardımcıları ile genel müdüre doğrudan bağlı teftiş kurulu, hukuk müşavirliği, personel dairesi başkanlığı, sivil savunma uzmanlığı, müşavirler, basın ve halkla ilişkiler müdürlüğü, yönetim kurulu ve özel kalem şube müdürlüğü gibi birimler oluşturmaktadır. Faaliyet döneminde 1 idari, 3 teknik olmak üzere dört genel müdür yardımcısı mevcuttur. Uzmanlık birimleri olan daire başkanlıkları ile fabrika müdürlükleri çalışmalarını ilgisine göre genel müdür yardımcılarında birine bağlı olarak sürdürmektedir. Daire Başkanlıklarının alt birimleri de şube müdürlükleri halinde teşkilatlandırılmıştır. Şirketin en üst seviyede yetkili ve sorunlu karar organı 233 sayılı KHK’ye göre yönetim kuruludur. Bir başkan ve dört üyeden oluşan yönetim kuruluna Genel Müdür başkanlık etmektedir⁷⁹⁰.

Tülomsaş’ın 2009 yılındaki personel mevcudu; 94 memur, 246 sözleşmeli, 1241 daimi işçi olmak üzere toplam 1.581 kişi ile faaliyetini sürdürmektedir. Sermayesi 150 milyon TL’dir.

Halen 176 bin m² kapalı alan, 324 bin m² açık alan üzerine kurulu toplam 500 bin m² alanda faaliyet gösteren lokomotif, motor, elektrik makineleri, vagon ve

⁷⁸⁷ **Eskişehir Demiryol Fabrikalarının Faaliyetleri**, Demiryolları Dergisi, Sayı:396-397,Ocak-Şubat 1959,s.2.

⁷⁸⁸ Cemal Üner, “Demiryolları Fabrikalarında Lokomotif İmali” **Demiryolları Dergisi**, Sayı:428-429,Eylül-Ekim 1961,s.19.

⁷⁸⁹ Mehmet Nöker, “Tülomsaş Dizel Lokomotif ve Dizel Motoru İmalat Projesi”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, Aralık 1997, Ankara,s.457.

⁷⁹⁰ Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) 2006 Yılı Raporu, **T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu**,s.4.

yol gereçleri fabrikalarından oluşan 4 ana üretim birimi; döküm ve kimyasal işlemler, dişli takım ve kalıp, bakım ve onarım ünitelerinden oluşan 3 yardımcı üretim fabrikası ile entegre bir tesisi olarak faaliyetine devam etmektedir⁷⁹¹.

Bu şirkette esas görev olan ağır tamiratın ve yenilemenin yanı sıra, lokomotif, motor, semafor, geçit bariyeri, makas, gibi yedek parça imalatı da yapılmaktadır⁷⁹². Bu durum tamamen planlı bir uygulamadır. Sebebine gelince taşıtların ağır tamir ve hasar tamirleri her branştan uzman personelin iş yerlerinde, devamlı bulundurulmalarını gerektirmektedir. Arıza ve hasar olayları ise planlı olmadığı için, çalışanların zaman zaman boş zamanlarının kalmalarına yol açmaktadır. İşte bu gibi boşluklar, belirli konularda planlı imalat yapılarak değerlendirilmektedir⁷⁹³.

Tülomsaş, milli demiryolu sektörünün ihtiyaçlarını karşıladığı gibi yurt dışına lokomotif ve sanayi ürünleri ihraç etmekte, ayrıca yük vagonları, her çeşit dizel elektrik lokomotifleri, hafif raylı sistem araçları, tank motorları, cer motorları ve diğer ağır sanayi ürünleri de imal etmektedir. 1994 Yılında projesi tamamen kendisine ait DH 7000, DH 9500 ve DH 10000 tipi manevra lokomotifleri imal etmeye başlamıştır. Şirket, Aralık 1997'den sonra ISO 9001 Kalite Sistem Belgesi almıştır⁷⁹⁴. 2002 yılında ise yaptığı bir anlaşma ile 71 adet DE 33.000 tipi lokomotif üretimi lisansını almıştır⁷⁹⁵.

Tülomsaş fabrikasında 2009 yılında 60 adet E-DE Ana hat ve DH Manevra Lokomotifi, 500 adet Bojili yük vagonu, 100 adet değişik tiplerde dizel motor, 360 adet cer motoru, 60 adet alternatör, 2.500 ton döküm işleri üretilmiştir. Onarım cinsi ve kapasitesine gelince ise 30 adet E-DE ana hat ve DH Manevra Lokomotifi, 250 adet Bojili yük vagonu, 50 adet dizel motor, 200 adet cer motoru ve 50 adet alternatördür⁷⁹⁶.

⁷⁹¹ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.28.

⁷⁹² Cemal Üner, Türkiye Milli Sanayi Sergisinde Demiryol Pavyonu, **Demiryolları Dergisi**, Sayı:392-393, Eylül-Ekim 1958, s.3.

⁷⁹³ Nöker, **a.g.m.**, s.458-459.

⁷⁹⁴ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.30.

⁷⁹⁵ Akın, **a.g.e.**, s.123.

⁷⁹⁶ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.9.

Şirket ürettiği ürünlerin tamamına yakını TCDD topluluğuna pazarlamakta olup, üçüncü şahıslara da küçük çaplı üretimler yapmaktadır⁷⁹⁷. Esas itibarıyla TCDD'nin yatırımlarında ve işletme faaliyetlerinde meydana gelen olumlu olumsuz gelişmeler şirkete aynen yansımaktadır. TCDD tarafından şirkete bir siparişte bulunmadığı takdirde, şirkette önemli bir üretim faaliyeti gerçekleşmemektedir⁷⁹⁸.

Şirketin başlıca pazarlama hedefleri; Türk Cumhuriyetleri ile Ortadoğu ülkelerine gerçekleştirmek, yaygınlaşmakta olan metro ve hafif raylı sistem taşıtlarının onarımı, yenilenmesi işlerini yapmak ve yerel yönetimlere bu konuda teknik eğitim faaliyetlerine destek vermektir⁷⁹⁹.

Tülomsaş'ın iş programı ve bütçesine göre üretimi yapılacak mal ve hizmetlerin satış fiyatları Şirket Yönetim Kurulu'nca onaylanan iş programı ve bütçesinde belirlenen satış maliyetine dönem gideri ve kar oranının eklenmesiyle belirlenmektedir. Kuruluşun iş programı ve bütçesi ile belirlenmiş işler dışında, 3.üncü şahıslar ile TCDD ve bağlı ortaklıklarından almış olduğu siparişler karşılığı satış fiyatları pazarlık yoluyla oluşmaktadır.

Şirkette üretim çeşitliliğinin fazlalığı ve yıldan yıla değişmesi, yapılacak üretim, cins ve miktarlarının alınacak siparişe bağlı olması, onarım işlerinin çok değişik cins ve formatta olması sağlıklı bir verimlilik analizi yapılmasını önlemektedir. Kurulu kapasiteden yararlanma oranlarına bakıldığında az sayıda sipariş alınması nedeniyle lokomotif imalatında kapasiteden yararlanma oranının % 23, vagon üretiminde kapasiteden yararlanma oranının ise % 17 düzeyinde kaldığı belirlenmiştir. Örneğin Tülomsaş 2000 yılında 29.358 milyar liralık TCDD'ye satış yapmış, bu satışın % 31 oranında dışarıdan malzeme almıştır. 2001 yılında Tülomsaşın TCDD'ye satış tutarı 45.028 milyar lira iken, dışarıdan alınan malzeme 19.020 milyar lira yani satışın % 42 'si oranındadır⁸⁰⁰.

⁷⁹⁷ Özcan, a.g.m., s.13.

⁷⁹⁸ "Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) 2006 Yılı Raporu", s.III.

⁷⁹⁹ "Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) 2006 Yılı Raporu", s.III.

⁸⁰⁰ Akın, a.g.e., s.124.

Her Şeye rağmen eğer TCDD'nin elinde böyle bir müessesese olmasa idi zamanla lokomotif ve vagon parkının önemli bir bölümü hrda haline gelmesi kaçınılmazdı. Bu sebepten Tülomsaş, demiryolları araç ve gereç ihtiyaçlarını karşılamak üzere vazgeçilmez bir kuruluŐtur.

2. Türkiye Vagon Sanayi A.Ő. (TVASAS) Genel Müdürlüğü

II. Dünya Savaşı yıllarında lokomotif ve vagon sıkıntısının baş göstermesi, mevcut vagonların da yıpranmış olması, hükümeti savaş sonunda bu konuda bir çalışma yapmaya zorlamıştır.

Bu alıŐmalar sonucunda Tüvasaş 25.10. 1951 yılında yolcu ve yk vagonlarının onarılması amacıyla "Adapazarı Vagon Atölyesi" adı altında faaliyete gemiŐ⁸⁰¹ ve 1961 yılına kadar yılda 1.200 adet yük vagonu onarımını yaparak faaliyetine devam etmiştir. 11 Mayıs 1960 yılında ilk yolcu vagonu imalatına baŐlanmıŐtır⁸⁰². 1962 Yılında posta vagonu imal edilmiŐ⁸⁰³, 1964 yılında ise yolcu vagonu imalatı bitmiştir. Zamanla gelişen bu atölye, yük vagonu onarımını kaldırarak, yerine yılda 50 ila 60 yolcu vagonu üretimiyle 1.200 adet yolcu onarımını gerçekleştirmek düzeye gelmiŐtir⁸⁰⁴.

1964 Yılından itibaren TCDD'ye vagon imalatına başlayan Tüvasaş demiryolu işletmeciliğinin dışa bağımlılığını ortadan kaldırdığı gibi, tamamen ithal, vagon bakım, onarım ve yedek parça konusundaki sıkıntılarını gidermiştir. 1975 yılında kuruluşun statüsü değiştirilerek, Adapazarı Vagon Sanayi Müessesesi (ADVAS) unvanıyla müessesese haline getirilmiştir.

TCDD'nin 1200 civarındaki yolcu vagonunun üreticisi olarak tamamının bakım ve onarımını da Tüvasaş tarafından yapılmaktadır. Kompartımanlı ve salon tipi

⁸⁰¹ ner, a.g.m., s.58.

⁸⁰² "Demiryol Sergisi", a.g.m., s.67.

⁸⁰³ ner, a.g.m., s.58.

⁸⁰⁴ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.30.

ana hat yolcu vagonları, kısa ve orta mesafe banliyö vagonları, elektrikli trenler, yemekli, büfe ve özel vagonların tamamı Tüvasaş'ın ürünüdür⁸⁰⁵.

Son olarak, tamamen yerli proje ile üretilen ray otobüsleri de seferlerine devam etmektedirler. Ayrıca 2000 yılının modern vagonları olan TVS 2000 serisini hizmete sokmuştur. Saatte 200 km hız yapabilen hareket aksamı 5 km hızda kitlenebilen, emniyetli kapıları gibi bir çok özelliğe sahip bu vagonlar ülkemizin ve işletmemizin yüz akıdır⁸⁰⁶.

Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun 2.12.195 tarih ve 85/30 sayılı kararıyla statüsü değiştirilerek, Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TUVASAS) unvanıyla 1986 yılının Mayıs ayından itibaren TCDD İşletmesinin bağlı ortaklığı haline getirilmiştir.

Başlangıcından bugüne kadar, çeşitli tipte yolcu vagonu üreten böylece TCDD İşletmesinin yolcu vagon parkının tamamının yenilenmesini sağlayan şirket, 80.000 m² kapalı alan, 250.000 m² açık alanla 330.000 m² genişliğindeki arsa üzerine kurulmuştur. 2009 yılında 80 milyon TL sermaye ile, 70 memur, 258 sözleşmeli memur, 825 daimi işçi ile toplam 1153 personel ile çalışmaktadır⁸⁰⁷.

Uluslar arası Demiryolları Birliği (UIC) normlarına uygun, son teknolojik gelişmelere göre tasarlanan çeşitli tipte pulman koltuklu, kuşetli yataklı, yemekli ve salon şeklinde yolcu vagonları, ray otobüsü ve elektrikli banliyö dizileri üretimi ile onarımlarını gerçekleştirmek suretiyle taşıt imalatı sektöründe faaliyetine devam etmekteyken; 17 Ağustos 1999 depremi nedeniyle fabrika hasar gördüğünden faaliyetler geçici süre için durmuş, enkaz kaldırma ve temizleme işleri devam ederken sınırlı imkanlarla da olsa vagon üretim ve vagon onarım faaliyetleri yeniden başlamıştır. Şirket 2001 yılında enkaz kaldırma işlemlerini tamamlayıp, bir kısım üretim ünitelerini yeniden inşa ederek Kasım 2001 tarihinde çalışmaya

⁸⁰⁵ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.31.Nöker,a.g.m.,s.467.

⁸⁰⁶ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.31.

⁸⁰⁷ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.28.

başlamıştır⁸⁰⁸. Tüvasaş'ın depremden sonra yıkılması veya özel sektöre arsa ücreti karşılığında devir edilmesi gündeme gelmiştir. 57 Hükümet döneminde TCDD Genel Müdürü Vedat Bilgin bey'in girişimleriyle bu büyük hatadan dönülerek kaynak aktarmak sureti ile demiryolu için büyük önem taşıyan bu fabrika bu sayede ayağa kalkarak ülkeye hizmete devam etmiştir. Çöken fabrikanın yerine modern vagon fabrikası üretim tekniklerini dikkate alan yeni fabrika binaları inşa edilmiştir.

Tüvasaş, fabrikasında 2009 yılında 35 adet yolcu vagonu, 30 adet motorlu tren üretilmiştir. Onarım cinsi ve onarım kapasitesine baktığımız saman ise 500 adet muhtelif raylı taşıt onarımı gerçekleşmiştir⁸⁰⁹.

Şirket; Yönetim Kurulu, Genel Müdür, 4 Genel Müdür Yardımcısı, 11 Daire Başkanlığı, 5 Fabrika Müdürlüğü, 7 Müşavir, 7 Başuzman, 40 Şube Müdürlüğü, 94 Şeflik şeklinde teşkilatlanmıştır⁸¹⁰.

Şirketin üretiminin hemen hemen tamamının TCDD ve Bağlı Ortaklıklarının taleplerine yönelik olması dolayısıyla Ana Kuruluşun yatırım ve finansman programlarına bağlı kalınmakta ve programlarda meydana gelen değişiklikler şirketin bütün faaliyetlerini etkilemektedir⁸¹¹.

TÜVASAŞ'ın, Ana Kuruluş için üretip satacağı mal ve hizmetlerin fiyatları TCDD Yönetim Kurulu'nca onaylanan şirket programı ve bütçesi ile belirlenen satış maliyetine dönem gider ve kar oranının ilavesi suretiyle tespit edilmektedir. Yıl içerisinde bütçenin revize edilmesi halinde satış fiyatlarında da değişiklik yapılabilmektedir.

Diğer taraftan, iş programı ve bütçe dışında TCDD ve bağlı ortaklıkları ile üçüncü kişi ve kuruluşlara yapılan ürünlerin satış fiyatları, ürünlerin maliyetine faaliyet giderleri ve belirlenen kar payları ilave edilmek suretiyle tespit edildiği gibi, zaman zaman da pazarlık yapılmak suretiyle satış fiyatları belirlenmektedir.

⁸⁰⁸ Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) 2006 Yılı Raporu, T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu,s.I.

⁸⁰⁹ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.9.

⁸¹⁰ Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) 2006 Yılı Raporu, s.3.

⁸¹¹ Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) 2006 Yılı Raporu, s.III.

Tüvasaş tamamen yerli olarak TCDD'nin bütün yolcu vagonu üretim ve onarım işlerini yapmaktadır. Hem ülkemizi yurt dışı bağımlılığından kurtarmış hem de yaptığı vagonlarla ülkemizin ve TCDD'nin en önemli unsurlarından birisi olmuştur.

3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş. (TUDEMSAŞ) Genel Müdürlüğü

Demiryolu hattının 1930 yılında Sivas'a gelmesi ile burada vagon ve buharlı lokomotiflerin onarımı için bir fabrika kurulması fikri doğmuş, bu düşünce ile 1934 yılında lokomotif ve vagon tamir atölyeleri ile yardımcı tesislerin temeli atılarak⁸¹², 1939 yılında “Sivas Cer Atelyesi” adı altında işletmeye açılmıştır⁸¹³.

1953 yılında Sivas Demiryolu Fabrikaları'nda seri halinde açık ve kapalı tip yük vagonları imalatına başlanmıştır⁸¹⁴. 1958 yılında ise atölyenin adı “Sivas Demiryol Fabrikası” olarak değiştirilmiş 1961 yılında bu fabrikada lokomotif imal edilmiştir⁸¹⁵. 1972 yılında da “Sivas Demiryol Makinaları Sanayii Müessesesi” haline dönüştürülmüştür. 1986 yılında bugünkü A.Ş. statüsüne kavuşturulan TÜDEMSAŞ, yük vagonu yapım ve onarımı konusunda ülkemizin en büyük sanayi kuruluşudur⁸¹⁶.

Halen yük ve hizmet vagonları, çeşitli döküm işleri, lastik işleri, çeşitli el aletleri ve kazan üretimi ile, buharlı lokomotif ve çeşitli yük vagonları onarımlarını yapmakta olan Tüdemsaş 80 milyon TL sermaye ile 65 adet memur, 226 adet

⁸¹² İkinci Türk Tarih Kurumu Kurultayı ve Cumhuriyet Nafiası, Demiryolları Der...,s.265.

⁸¹³ Akın,a.g.e.,s.120, Üner,a.g.m.,s.58.

⁸¹⁴ Özil Feyzi, “Memleketimizde İmal Edilen İlk Türk Yolcu Vagonları” **Demiryolları Dergisi**, Sayı:424-425, C:37.,Mayıs-Haziran 1961,s.22.

⁸¹⁵ Üner,a.g.m.,s.58.

⁸¹⁶ **TCDD Stratejik Plan 2010-2014**,s.25.

sözleşmeli memur, 1.234 adet daimi işçi ile, 96.000 m² kapalı alan, 192.000 m² açık alanla toplam 288.000 m² alanda faaliyet göstermektedir⁸¹⁷.

ISO 9001 Kalite Belgesine sahip olan Tüdemsaş, halen yük ve yolcu vagon tamiri, her türlü yük vagonu ve yedek parça üretimi ile Türk ve Dünya demiryollarının gelişimine katkıda bulunmaktadır. Tüdemsaş Uluslar arası Demiryolları Birliği (UIC), standartlarına uygun, günümüz tonaj ve hız rejimine uygun vagon üretimini ihracata yönelik olarak sürdürmeyi ve bu amaçla da tesislerin ve aletlerin bir bölümünün yenilenmesini hedeflemiş olup çalışmalarına bu doğrultuda gün geçtikçe üstüne koyarak devam etmektedir⁸¹⁸.

4. Ankara Demiryolu Fabrikası

TCDD'nin cer gücünü oluşturan lokomotiflerin onarım ve bakımını yapmak üzere 1944 yılında Ankara Demiryolu Fabrikası kurulmuştur⁸¹⁹. Motorlu demiryolu taşıtlarının onarımı için kurulmuş olsa da zamanla yedek parçaların, eletrojen gruplarının ve motorlu drezinlerin yapımında başlanmıştır⁸²⁰.

Daha sonra kapasitesi artırılarak Ankara Behiçbey'e taşınan fabrika bugün için 94.476 metrekarelik açık alan, 68.824 metrekarelik kapalı alan ile toplam 163.330 metrekarelik bir alanda faaliyet sürdürmektedir. Ankara Demiryolu Fabrikası 15 memur, 60 sözleşmeli memur ve 232 daimi işçi ile görevini yerine getirmektedir⁸²¹.

Ankara Demiryolu Fabrikası'nın 2009 yılı ürettiği malzemeler, kapasiteler ve gerçekleşme durumuna baktığımız zaman; Loko komple revizyonu kapasitesi 33, gerçekleşme durumu 29'dur. Dizel motor revizyonu kapasitesi 2 , gerçekleşme durumu ise 2' dir. Motor yapımı kapasitesi 1, gerçekleşme durumu 0'dır. Cer

⁸¹⁷ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.9.

⁸¹⁸ Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş. (TÜDEMSAŞ) 2006 Yılı Raporu, T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu,s.I. TCDD Faaliyet Raporu 2009,s.30.

⁸¹⁹ Üner,a.g.m.,s.58.

⁸²⁰ Akın,a.g.e.,s.120.

⁸²¹ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.11.

motoru ise kapasitesi 8, gerekleŖme durumu 99'dur. Tekerlek tamiri kapasitesi 400 , gerekleŖme durumu 406' dır. Turbo Kompresörü kapasitesi 280, gerekleŖme durumu 285 dir. Hava Kompresörü kapasitesi 130, gerekleŖme durumu 151'dir. Dizel Motor Regülatörü kapasitesi 140, gerekleŖme durumu 145'dir. Enjeksiyon pompası ise kapasitesi 120, gerekleŖme durumu 122'dir⁸²².

Bu istatistiğe baktığımız zaman Ankara Demiryolu Fabrikası bir çok alanda üretim yapmaya başlamış, bir çok malzemenin üretilmesinde de kapasitesinin üstüne çıkmış ve TCDD' ye ciddi katkılar sunmaya devam etmiştir.

5. Sivas Afyon Beton Travers Fabrikası (Genel)

TCDD İşletmesinde, travers üretimi alanında iki adet beton travers üreten fabrika bulunmaktadır. Travers malzemesi, yol üst yapısının iyileştirilmesi ve yenilenmesi için üretilmektedir. Mevcut hatlarımızda kullandığımız B58 tipi beton travers ihtiyacımız, Sivas ve Afyon travers fabrikalarından karşılanmaktadır. B 70 tipi beton traversler ise özel sektörden karşılanmaktadır⁸²³.

6. Sivas Beton Travers Fabrikası

1979 Yılında kurulan fabrika; 158.978 m² açık alan, 13.255 m² kapalı alan olmak üzere toplam 172.233 m²lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık 400.000 adet travers kapasitesine sahip olan fabrika 2009 yılı sonu itibariyle 268.160 adet travers üretimi gerçekleşmiştir. 2009 yılında 6 memur, 32 sözleşmeli, 340 daimi işçi olmak üzere toplam 378 personel ile alışmaktadır⁸²⁴.

⁸²² TCDD Faaliyet Raporu 2009,s.26.

⁸²³ TCDD Stratejik Plan 2010-2014,s.23.

⁸²⁴ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.11.

7. Afyon Beton Travers Fabrikası

1962 Yılında kurulan fabrika, 78.488 m² açık alan, 12.488 m² kapalı alan olmak üzere toplam 90.76 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Yıllık 250.000 adet travers kapasitesine sahip olan fabrikada 2009 yılı sonu itibariyle 134.481 adet beton travers üretimi gerçekleştirilmiştir. 2009 Yılında 8 memur, 19 sözleşmeli memur, 240 daimi işçi olmak üzere toplam 267 personel ile çalışmaktadır⁸²⁵.

8. Behiçbey Ray Kaynak ve Yol Makinaları Onarım Fabrikası

1969 Yılında kurulan fabrika; 50.000 m² açık alan, 10.000 m² kapalı alan olmak üzere toplam 60.000 m² lik alanda faaliyetini sürdürmektedir. Yıllık 15.000 adet uzun ray kaynağı kapasitesine sahip olan fabrikada 2009 yılında 1.635 adet ray kaynağı yapımı gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında 10 memur, 18 sözleşmeli memur, 98 daimi işçi olmak üzere toplam 126 personel ile çalışmaktadırlar⁸²⁶.

9. Çankırı Makas Fabrikası

Mevcut makasların yenilenmesi için gerekli olan makaslar Çankırı Makas Fabrikası'nda üretilmektedir. Çankırı Makas Fabrikası, S49 kg/ m'lik makas ihtiyacımızı karşılamakta olup, UIC 60'lık makas ihtiyacımız ise özel sektörden karşılanmaktadır⁸²⁷.

Çankırı makas fabrikası 1975 yılında temeli atılan, 1992 yılında üretime başlayan fabrika 66.000 m² açık alan, 29.000 m² kapalı alan olmak üzere toplam 95.000 m²'lik alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Hızlı tren işletmesini sağlamaya elverişli makas üretilmesi amaçlanan fabrikada basit, İngiliz ve çapraz takım olmak üzere üç çeşit makas üretilmektedir. Tek vardiya üzerine yıllık 250 adet basit makas üretme kapasitesine sahip olan fabrikada 2009 yılı sonu itibariyle 226 adet makas yapımı gerçekleştirilmiştir. Fabrika

⁸²⁵ TCDD Faaliyet Raporu 2009,s.26.

⁸²⁶ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009,s.11.

⁸²⁷ TCDD Stratejik Plan 2010-2014,s.22.

da 5 memur, 10 sözleşmeli memur, 106 daimi işçi olmak üzere toplam 121 personel ile faaliyetini sürdürmektedir⁸²⁸.

H. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI LİMANLARI

Gemi ve çeşitli deniz araçlarının barındıkları, bakım ve ikmallerinin yapıldığı, yük ve yolcularını indirip bindirdikleri, bu amaçla gerekli teçhizat ve tesisata sahip denizin olumsuz tesirlerinden korunmuş, gerekli gümrük birimleri olan yerlere Liman denir⁸²⁹. Başka bir deyişle, Limanlar; öncelikle yükün ulaşım türleri arasında ucuz, hızlı ve güvenli olarak aktarmasını sağlarken, gemilerin denizli havalarda sığınarak barınma yeri olarak kullanılması ikinci planda kalmıştır. Böylece limanlara, ekonomik esaslar doğrultusunda, yüklerin en kısa zamanda elleçlenmesini sağlayan, teknik olanaklarla donatılmış elleçlenecek yükleri her türlü hava ve deniz koşullarında koruyan ve gemilerin emniyetle barınmasını sağlayan tesisler diyebiliriz⁸³⁰. Gene başka bir tanımla, Liman Latince porta yani kapı demek olup denizden karaya veya karadan denize açılan bir kapıdır. Deniz ve kara araçlarıyla nakliyenin birbirine aktarma yeridir de denilmektedir⁸³¹.

Bütün dünyada olduğu gibi, ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bölümü, halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanlar, taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktalarını da oluştururlar ve ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde önemli rol oynarlar⁸³². Eskiden limandan limana olan taşımacılık, günümüzde demiryolu ve karayolu ile bütünleşerek daha etkin hale gelmişlerdir⁸³³.

⁸²⁸ TCDD Faaliyet Raporu 2009, s.26.

⁸²⁹ Ali Uyar, "TCDD Limanlarının Kombine Taşımacılıktaki Yeri Ve Önemi," 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, Tisimat Matbaacılık, Aralık 1997, s.233.

⁸³⁰ Reşat Baykal, TCDD Limanlarının Sorunları Ve Çözüm Yolları, Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı, C:II., İstanbul-Ankara, 2006, s.1403.

⁸³¹ Demiryolları Dergisi, Temmuz 1929, Sayı:53, C:5, s.397.

⁸³² Uyar, a.g.m., s.234.

⁸³³ Baykal, a.g.m., s.1402.

Denizyolu ulaşım faaliyetlerinde limanların rolü;

- Yük elleçleme, liman ile gemi arasındaki mal hareketlerinin tümüne denir ve yükleme-boşaltma, depolama ve konteynerizasyon faaliyetlerinden oluşur.
- Ulaşım,
- Depolama,
- Gemi inşa ve onarım,
- Kumanyacılık ve gemilere araç-gereç temini,
- Yakıt temini,
- Yükleme işlemleri,
- Gemi acentesi ve nakliyecilik işlemleri,
- Sigortalama işlemleri.

8.300 Km kıyı hattına sahip ülkemizin, yukarıda bahsettiğimiz ulaşım faaliyetlerinde çok büyük öneme haiz olan limanları mevcuttur. Limanların işletilmesi genel ve özel amaçlı hizmet vermeleriyle ilişkilidir.

TCDD Limanlarının tümü, ülkemizin demiryolu şebekesi ile bağlantılı oldukları gibi karayolu bağlantıları ve hava limanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu-demiryolu-karayolu kombine taşımacılığı içinde çok iyi bir konum da olup, bu görevini başarıyla yürütmektedir. Türkiye'deki limanlar, demiryolu şebekesi ile de irtibatlıdır. Ülkemizin 7 genel amaçlı, büyük limanları olan; Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin ve İskenderun limanları TCDD tarafından işletilmektedir. Bu yedi liman'a birde Haydarpaşa Konteyner Kara Terminali eklenmiş olup, Ekim-1995 tarihinde hizmete girmiştir. Devlet limanlarında elleçlenen yükün yaklaşık % 90'ı TCDD limanlarında gerçekleşmiştir⁸³⁴.

⁸³⁴ Uyar, a.g.m., s.233.

1. İskenderun Limanı

Farklı tarihlerde, bir kısmı Osmanlı İmparatorluğu zamanında, bir kısmı da işgal yıllarında farklı şirketler tarafından inşa edilen bu liman, Hatay'ın Türkiye Cumhuriyeti'ne ilhakından sonra, 14. 8. 1942 tarihinde 4301 sayılı kanunla devir alınarak işletmeye açılmıştır. Bunu takiben bugünkü Konvayyörlü ve Modern teçhizatlı büyük iskele yapılmış ve iç liman rıhtımlarında da tadilat yapılmıştır⁸³⁵..

İsminden de anlaşılacağı üzere mazisi (M.Ö. 333) Büyük İskender'e dayanan bölgede 1909 yılında Anadolu - Bağdat Demiryolları Kumpanyası'na verilen limanın inşa imtiyazı; başlayan 1. Dünya Savaşı sonrası, 1918 yılında şirketin Fransa Hükümeti tarafından haczedilmesi üzerine imtiyaz "İskenderun Limanı Fransız Şirketi"ne verilmiştir.

Fransız şirketi, bugün iç liman tabir edilen ve mavnaların barınmasına yarayan kısmın inşasına başlamıştır. 1927 Yılında küçük limanın doğu ve batı mendireklerini ve güney rıhtımı denilen 200 m. lik küçük vasıta rıhtımı inşa ettikten sonra Hatay Devleti kurulmuş ve anavatana ilhak etmiştir.

3714 Sayılı Kanun gereği liman, Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 14.08.1942 tarih ve 4301 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları İdaresi'ne fiilen devredilen liman, 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 - 1956 yılları arasında mekanik techiz ve tesislerle takviye edilerek modern bir liman haline getirilmiştir. Liman gelişimine 1964 yılında da devam edilmiş, rıhtım üst yapı inşaatı 1972 yılında ikmal edilerek bütün tesisleri ile birlikte aynı yıl hizmete girmiştir.

İskenderun Limanı, doğu Akdeniz'de önemli bir konuma sahip olarak GAP'ı da kapsayan geniş bir alana hizmet vermektedir. Aynı zamanda Ortadoğu ülkeleri için önemli bir limandır. İskenderun Liman'ı sanayi ve tarımsal üretime önemli

⁸³⁵ Demiryolları Dergisi, Mayıs-Haziran 1963,Sayı:448-449,C:39,s.108.

ölçüde katkılar sağlamaktadır. Mevcut alt yapı ve üst yapısı ile her türlü yüke ve gemiye hizmet verebilecek bir kapasiteye sahiptir⁸³⁶.

İskenderun Limanı Akdeniz'in Kuzeydoğusu'nda bulunan bir limandır. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile özellikle transit yük taşımacılığı ile Ortadoğu ülkelerine hizmet veren bir limandır. Transit yük taşımacılığının liman için çok büyük öneme sahip olması nedeniyle Körfez Savaşı sonrasında azalan iş potansiyeli, limanı olumsuz yönde etkilemiştir.

İskenderun Limanı'nda 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç, 3 kılavuz botu, 6 römorkör,2 palamar ve bir servis botu mevcuttur. Liman 1400 metre uzunluğunda bir mendiriğe sahip olup Kuzey ve Güney rüzgarların'dan korunmaktadır. Ayrıca limanda 2 adet 42 tonluk dolu ve 3 adet de 10 tonluk boş konteyner forklifti, 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 5-87 tonluk 8 adet mobil vinç ve 2 adet köprü vinci bulunmaktadır⁸³⁷.

2. Mersin Limanı

1841 Yılında ufak bir balıkçı köyü olan Mersin, 1850 yılında Bucak ve 1865 yılında ilçe olmuştur. 1860 Yılından itibaren iskele inşası önem kazanan ilçede, 1886 yılında Adana -Mersin demiryolunun da açılmasıyla; gelen - giden gemi sayısında bir artış meydana gelmiş ve bu gemilerin tahmil - tahliyesi için daha süratli çalışma imkanları aranarak, Mersin Belediyesi tarafından önce Taş İskelesi, daha sonra Gümrük İskelesi inşa edilmiştir.

Mersin Limanı adıyla bir tesis yoktur. Son senelere kadar muhtelif tarihlerde, belediye, şirket ve kurumlar tarafından yaptırılıp yıkılmış, tekrar tamir görmüş iskeleler mevcuttur. Cumhuriyet Hükümeti tarafından kalkınma programına alınan liman inşaatına yurdun en büyük limanı olarak, Mersin Limanı ithal edilmiştir. Hızla

⁸³⁶ **İskenderun Limanı 2002**, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara, 2002.

⁸³⁷ **TCDD Limanları**, Port Of İskenderun Limanı, Ankara, 2002.

ilerlemekte bulunan inşaat yakında sona erecek ve büyük Mersin Limanı işletmeye açılacaktır⁸³⁸.

Deniz ticaretindeki hızlı artış nedeniyle ciddi bir liman yönetimine ihtiyaç duyulmuş ve 29.08.1927 yılında Seyrisefain acentalığı, Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Ticaret Odası ve Mersin Hususi Muhasebesi'nden müteşekkil Mersin Liman Şirketi kurulmuştur. Şirketin sermayesi 200.000 TL'dir.

Şirket meydana gelen doğal afetlerden dolayı zarar görmüş ve 1942 yılında tasfiye kararı ile birlikte Hükümete devri kararı alınmıştır. 400.000 TL bedel ile Milli Koruma Kanunu'nun muaddel 6. Maddesine tevkifan Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü'ne devri hakkındaki K/323 sayılı karar, Bakanlar Kurulu'nun 14.05.1942 gün ve 5106 sayılı Resmi Gazete'de münteşir 09.05.1942 tarih ve 2/17874 sayılı kararı ile kabul edilmiştir.

Mersin Limanı'nın modern ve muhafazalı bir şekilde inşasına 03.05.1954 tarihinde başlanılmış olup, inşaat Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi tarafından yapılmıştır. Bütün tesisleri ile ikmal edilen liman 1962 yılında modern anlamda işletmeye açılmıştır.

Mersin Limanı, Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıyısında yer almaktadır. GAP'ın bölge sanayi ve tarımının en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile dünyanın Orta Doğu ticareti için ideal bir transit limanıdır. Liman konteyner terminaline sahip olup modern altyapı ve ekipmanları ile etkin yük elleçleme operasyonları, geniş depolama alanları ile karışık eşya, dökme katı, dökme sıvı ve uluslar arası yolcu gemilerine de hizmet verebilecek kapasiteye sahiptir⁸³⁹.

Mersin Limanı'nda 2 römorkör 2 palamar botu mevcuttur. 40 Tonluk 3 adet gantry crane, 40-42 tonluk 11 adet dolu, 8-10 tonluk 12 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 16 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç ve 17 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Mersin Limanı;

⁸³⁸ Demiryolları Dergisi, Mayıs-Haziran 1963...s.108.

⁸³⁹ Mersin Limanı 2002, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara, 2002.

11.05.2007 tarihinde İşletme Hakkının Verilmesi yöntemiyle 36 yıl süreyle devredilmiştir⁸⁴⁰.

3. İzmir (Alsancak) Limanı

1875 Tarihinde Sultan Abdulaziz tarafından inşa ettirilen limanın imtiyazı Fransız Şirketi M.R.Gifre'ye verilmiştir. Pasaport - Konak arası ile mendirek inşası mezkur şirket tarafından 1877 tarihinde tamamlanmıştır. En eski iskele ve rıhtımlarımızdan biri olan İzmir (Alsancak) limanı, 1. 7. 1866 tarihinde işletmeye açılmış ve 1907 yılında düzenlenmiştir. Cumhuriyet Hükümetimiz tarafından Aydın Demiryollarıyla beraber 1. 6. 1935 tarihinde satın alınarak işletilmesi idaremize devredilmiştir⁸⁴¹.

15 Mayıs 1919 Tarihinde Yunanlılar işletme imtiyazını tekrar Gifre şirketine vermişlerdir. İzmir'in 9 Eylül 1932'de düşmandan kurtuluşuna müteakip millileştirilen İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş; 1.8.1934 yılında İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1.6.1936 Yılında İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü adını alan işletme, 1.1.1936 yılından itibaren Denizbank'ın bir şubesi olarak faaliyetine devam etmiş ve yeniden kurulan Denizcilik Bankası T.A.O'na bağlanmıştır.

Bu arada, Demiryollarına bağlı olarak işletilen Alsancak İşletmesi yerine Bayındırlık Bakanlığınca tevsiat programı gereğince inşa edilen Alsancak Beton İskelesi'nin 13.3.1957 tarih ve 4/8783 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır.

22.01.1960 tarih ve 4/12662 sayılı Vekiller Heyeti kararıyla Denizcilik Bankası T.A.O'na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.4.1960 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.O.lığına devredilmiştir.

⁸⁴⁰ TCDD Limanları, Port Of Mersin Limanı, Ankara,2002.

⁸⁴¹ Demiryolları Dergisi, Mayıs-Haziran 1963...s.108.

1964 Yılından itibaren 440 Sayılı Kanun çerçevesine alınan Denizcilik Bankası T.A.O. İktisadi Devlet Teşekkülü olarak faaliyetine devam etmiştir.

İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşlarının yeniden düzenlenmesi için çıkartılan 17 Haziran 1982 tarih ve 2680 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak hazırlanan 10 Ekim 1983 tarih 117 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile Türkiye Denizcilik Kurumu adı ile 14 Kasım 1984 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan Kamu İktisadi Teşekkülü ana statüsü ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü adı verilerek yeniden düzenlenmiştir. Yüksek Planlama Kurulunun 16 Aralık 1988 T. ve 88/121 sayılı kararı ile İzmir Liman İşletmesi; 1 Ocak 1989 tarihi itibariyle kuruluş devredilmiştir.

Ege Denizi'ne dönük yüzü ile Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasında anahtar konumunda olan İzmir Limanı, sahip olduğu geniş tarımsal ve sanayi hinterlandıyla sadece Ege Bölgesi endüstriyel ve tarımsal ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de hayati bir rol oynar. Liman, demiryolu ve karayolu şebekesi ile direk bağlıdır. İzmir limanı; modern bir konteyner terminaline sahip, alt yapı ekipman, karışık eşya, dökme katı, sıvı, Ro-Ro ve yolcu hizmetleri de vermektedir⁸⁴².

İzmir Limanı'nda, 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç ile 1 palamar botu mevcuttur. 40 tonluk 5 adet gantry crane, 25-42 tonluk 19 adet dolu, 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-25 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç ve 21 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca İzmir'in Ege'deki tarih ve turistik öneminden dolayı liman önemli bir yolcu terminaline de sahiptir⁸⁴³.

⁸⁴² **İzmir Limanı 2002**, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara, 2002.

⁸⁴³ **TCDD Limanları**, Port Of İzmir Limanı, Ankara, 2002.

4. İstanbul (Haydarpaşa) Limanı

Anadolu demiryollarının başlangıcı olan, mendirekli bu limanımız, 22.9.1872 tarihinde işletmeye açılmışsa da; zamanla limanın kapasitesi yeterli olmayınca 1900 - 1902 yıllarında WALDORP tarafından inşaya başlanılmış ve 1906-1907 yıllarında genişletilmiştir. Bu tesisler, 31. 2. 1928 tarihinde hükümet tarafından satın alınarak, idareye devredilmiştir. Yeniden Nafia Vekâleti tarafından yaptırılan yeni mendirek, rıhtım, ambar ve modern tesisatın ikmalinden sonra tamamı işletmemize devredilecektir⁸⁴⁴.

Limán tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası'na inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.

24.05.1924 Tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir.

31.05.1927 Tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresi'ne devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığı'nca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsimatın ilk kısmı, 1954 senesinden itibaren bölüm bölüm TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir. Maliyet bedeli 100.000.000.-TL'dir.

Haydarpaşa Limanı, dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul şehrinde dir. İstanbul sadece sanayileşmiş bir bölge olmayıp, ayrıca muhteşem bir tarih ve kültür zenginliğine sahiptir. Haydarpaşa limanı, Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ülkeleri ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir role sahiptir. Limanın hava, kara ve demiryolu bağlantıları mevcut olup; 2675 metre rıhtım uzunluğu, yılda 2213 adet gemi kabul kapasitesi ve 360.000 adet konteyner

⁸⁴⁴ Demiryolları Dergisi, Mayıs-Haziran 1963...s.109.

elleçleme ile 24 saat çalışmaktadır⁸⁴⁵. Haydarpaşa Limanı'nı % 83 oranında ferahlatan ve ülkemizin ilk ve tek Konteyner Kara Terminali, 1995 yılında inşa edilerek hizmete sokulmuştur⁸⁴⁶.

İstanbul limanında 250 ton kapasiteli bir yüzer vinç, 2 römorkör, 2 demiryolu feribotu ve 3 palamar botu mevcuttur. 40 tonluk 4 adet gantry crane, 25-42 tonluk 7 adet dolu, 8-10 tonluk 7 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-25 tonluk 8 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 8 standart ve 28 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Sirkeci ve Haydarpaşa arasında çalışan tren feribotları için iki feribot istasyonu mevcut olup, her bir feribotun kapasitesi 480 tondur⁸⁴⁷.

5. Derince Limanı

Bu limanımızın işletmeye açılma tarihi 1.1. 1873 olup iskele ismi altında 1895 - 1896 tarihinde liman haline getirilerek inşa edilmiştir. Anadolu - Bağdat Demiryolları ile birlikte 31. 12. 1928 tarihinde satın alınarak işletmemize devredilmiştir. Yapılan bazı tadillerden sonra 20. 3. 1953 tarihinden itibaren liman haline getirilerek Liman Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır⁸⁴⁸.

Liman, 1900 yılında verilen bir imtiyazla Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından inşatına başlanılıp, 1904 yılında işletmeye açılmıştır. 1927 Yılında 1042 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1953 Yılında kabul edilen 6186 sayılı Kanunla TCDD İşletmesi'ne devredilen liman, Haydarpaşa Liman Müdürlüğü'nün bir ünitesi olarak iskele şefliği unvanı ile hizmet vermeye devam etmiştir. TCDD Genel Müdürlüğü'nün 31.03.1961 T. ve 11270-14-1/1783 sayılı emri ile müstakil Liman İşletmesi Müdürlüğü olmuştur.

⁸⁴⁵ **İstanbul Limanı 2002**, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları ,Ankara,2002

⁸⁴⁶ Uyar,**a.g.m.**,s.235.

⁸⁴⁷ **TCDD Limanları**, Port Of İstanbul Limanı, Ankara,2002.

⁸⁴⁸ **Demiryolları Dergisi**, Mayıs-Haziran 1963...s.109.

17 Ağustos 1999 yılında meydana gelen deprem felaketinde zarar gören limanda; alt ve üst yapı onarımları devam etmekte olup, Marmara Limanı Etüdü çerçevesinde, İzmit Körfezi'nde uzun dönemdeki konteyner trafiğine hizmet vermek üzere 1 milyon TEU kapasite üzerinden YİD modeliyle ihalesi yapılarak 03.05.1999 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

Derince Limanı İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunmaktadır. Körfezin genel kargo işlemleri bu limanda yapılmaktadır. Özellikle Haydarpaşa Limanı'nın iş yoğunluğu nedeniyle alternatif bir liman halini almıştır. Yine diğer demiryolu limanlarında olduğu gibi demiryolu ve karayolu bağlantısına sahiptir. Marmara Denizi'nin doğusunda yer alan Derince Limanı; İzmit sanayi hinterlandının ithal ve ihraç kapısı olup ayrıca Romanya'nın Köstence limanına tren feribotu seferiyle demiryolu kombine taşımacılık yapılmaktadır⁸⁴⁹..

Derince Limanı'nda, 1 kılavuz botu, 2 römorkör, 2 palamar botu mevcuttur. 25-42 tonluk 4 adet dolu, 8-10 tonluk 6 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 35 tonluk genel amaçlı rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 6 standart ve 20 kısa mastlı forklift bulunmaktadır⁸⁵⁰.

6. Samsun Limanı

01.02.1944 Tarih ve 497 Sayılı Koordinasyon kararıyla işletmemize devredilen Samsun Limanı, son yıllarda Nafia Vekâleti tarafından modern bir liman haline getirilmek üzere yeniden inşa edilmekte olup mendirek ve yeni tesislerin de inşaatı bittikten sonra işletmesi idaremize devredilecektir⁸⁵¹. M.Ö. 3500 Yıllarına dayanan şehrin yapılanması ile birlikte bu tarihten itibaren bugünkü Samsun Limanı tabii liman olarak kullanılmıştır. 1910 yılında ilk ciddi liman teşebbüsü olarak İngiliz

⁸⁴⁹ **Derince Limanı 2002**, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara, 2002.

⁸⁵⁰ **TCDD Limanları**, Port Of Derince Limanı, Ankara, 2002.

⁸⁵¹ **Demiryolları Dergisi**, Mayıs-Haziran 1963...s.109.

Müşavir ve Mühendislik teşekkülüne etüt ve projesi yaptırılmış, ancak I. Dünya Savaşının çıkması nedeniyle hayata geçirilememiştir.

1926 - 1944 Yılları arasında iskeleler devrini yaşayan bölgede, kurulu 7 iskelesi ile deniz ticaretine hizmet vermiştir. 29.1.1944 Tarihinde Devlet Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü emrine ve yine aynı tarihte (o zamanki adı) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devir olunmuştur.

1.3.1944 tarihinde satın alınan makineli ve makinesiz Deniz Nakil Vasıtaları ile fiilen işletilmeye başlanılmıştır. 1926-1927 Yıllarında 25 tonluk elektrikli rıhtım vinci alımı ve 1946 yılında Ofis İskelesi yapılmıştır.

1953-1963 Yıllarını inşaat dönemi olarak geçiren liman, bugünkü toplam 4.756 mt.lik mendirek ve -10.5 m su derinliğine sahip 776 m. uzunluğundaki ana rıhtım ile -5, -6 mt. su derinliğine sahip 180 metrelik rıhtımı faaliyete geçirmiştir. 400 m' lik sanayi rıhtımı 1990 yılında geçici kabulü yapılmış olup, -12 m. drafta sahiptir. Samsun Limanı 29.07.1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı Kanunla TCDD İşletmesine devredilmiştir.

Samsun Limanı, Karadeniz kıyısına yerleşmiş bir limandır. Karadeniz'in en önemli limanlarından biridir. Liman ithalat, ihracat kargo ile İran'a transit yük taşımacılığına hizmet vermektedir. Karadeniz kıyısındaki uygun pozisyonu, Karadeniz'e açılan liman olması⁸⁵² ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi nedeniyle de önemli bir liman halini almıştır.

Samsun Limanı, Balkanlar, Orta Avrupa ve Rusya ile Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri arasında denizyolu-demiryolu-karayolu kombine taşımacılığında merkez teşkil edecek durumdadır. Limandan, Romanya'nın Köstence limanına demiryolu feribot seferi ve Odessa İlyichevsk ve Novorosisk limanlarına düzenli Ro-Ro seferleri bulunmaktadır⁸⁵³.

⁸⁵² On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri, Demiryolları Dergisi, Mart 1935-Şubat 1936, C:11.s.442.

⁸⁵³ Samsun Limanı 2002, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara, 2002.

Samsun Limanı'nda 1 kılavuz botu, 3 römorkör, 2 palamar botu mevcuttur. 25-42 Tonluk 3 adet dolu, 8 tonluk 1 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında, 3-35 tonluk 19 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 4 adet mobil vinç, 5 standart ve 7 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca 2 adet 1.6 tonluk mini loder ve 35 tonluk genel amaçlı bir vinçle yükleme ve boşaltma yapılmaktadır⁸⁵⁴.

7. Bandırma Limanı

Mazisi M.Ö. 8-10. yıllara kadar uzanan liman, ciddi anlamda 1924 yılında inşa edilen Belediye İskelesi ile faaliyete geçmiştir. Bu iskelenin özelliği, Türkiye'de ilk kez bir Türk mühendisi (Reşit bey) tarafından yapılan beton blok sistemiyle yapılmış olmasıdır.

Bugünkü modern limanın temelleri etüt ve proje bazında 1952 yılında, hazırlanan inşasına ise 1963 senesinde başlanmıştır. Belediye tarafından işletilmekteyken 6237 sayılı kanuna göre Bayındırlık Bakanlığı tarafından genişletilen liman, 15.04.1969 tarih ve 6/116222 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devredilmiştir.

01.03.1972 Yılında 215 m.lik motor rıhtımı, Temmuz 1979 yılında İşletme Müdürlüğü binası ve 27.01.1982 yılında da İşçi Sosyal Tesisleri ve İaşe Merkezi inşası tamamlanmıştır. 01.05.1972 Yılında kılavuzluk hizmetlerinin verilmeye başlandığı liman, günün teknolojisine göre yenileme çalışmalarına devam etmektedir.

Bandırma Limanı, Marmara Bölgesi'ni Ege ve İç Anadolu'ya bağlayan kara ve demiryolu bağlantısı ile bölgenin ihraç ve ithal kapısıdır⁸⁵⁵. Bandırma Limanı'nda 1 kılavuz botu, 3 römorkör, 1 palamar botu mevcuttur. 25-42 tonluk 3 adet dolu, 8 tonluk 1 adet boş konteyner forklifti ile elleçleme gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 15 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 5 adet mobil vinç, 5

⁸⁵⁴ TCDD Limanları, Port Of Samsun Limanı, Ankara,2002.

⁸⁵⁵ Bandırma Limanı 2002, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara,2002.

standart ve 14 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca 3 loder ve 3 paletli vinç yer almaktadır⁸⁵⁶.

Yıllar itibari ile limanların yükleme ve boşaltma istatistiklerine bakacak olursak, 2005 yılında limanlarda yükleme işi 17.797 (1000 Ton) ihracat, 1.932 (1000 Ton) dahili ticaret, 175 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 19.904 (1000 Ton) yükleme yapılmıştır. 2007 Yılında limanlarda yükleme işi 13.411 (1000 Ton) ihracat, 3.377 (1000 Ton) dahili ticaret, 153 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 16.941 (1000 Ton) , yükleme yapılmıştır. 2009 Yılında da limanlarda yükleme işi 10.399 (1000 Ton) ihracat, 3.118 (1000 Ton) dahili ticaret, 1 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 13.518 (1000 Ton) , yükleme yapılmıştır⁸⁵⁷.

Limanların boşaltma istatistiklerine bakacak olursak, 2005 yılında limanlarda boşaltma işi 20.786 (1000 Ton) ithalat , 3.411 (1000 Ton) dahili ticaret, 548 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 24.745 (1000 Ton) boşaltma yapılmıştır. 2007 Yılında limanlarda 15.005 (1000 Ton) ithalat , 4.284 (1000 Ton) dahili ticaret, 330 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 19.619 (1000 Ton) , boşaltma yapılmıştır. 2009 yılında ise limanlarda boşaltma işi 8.223 (1000 Ton) ithalat , 3.871 (1000 Ton) dahili ticaret, 19 (1000 Ton) transit yükleme olmak üzere toplam yükte 12.113 (1000 Ton) , boşaltma yapılmıştır⁸⁵⁸.

Limanların gelir gider tablosuna baktığımız zaman ise; 2005 yılında bütün limanların toplam geliri 353.819.805 TL iken, giderleri ise 215.147.925 TL'dir. Kar-zarar durumunu kıyasladığımız zaman 138.671.880 TL kar yapmış ve gelirin gideri karşılama oranı % 164'dür. 2007 yılında bütün limanların toplam geliri 324.297.886 TL iken, giderleri ise 209.275.402 TL'dir. Kar- zarar durumunu kıyasladığımız zaman 115.022.484 TL kar yapmış ve gelirin gideri karşılama oranı % 115'dir. 2009 yılında bütün limanların toplam geliri 263.237.571 TL iken, giderleri ise 190.258.582

⁸⁵⁶ TCDD Limanları, Port Of Bandırma Limanı, Ankara, 2002.

⁸⁵⁷ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.85.

⁸⁵⁸ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.85.

TL'dir. Kar- zarar durumunu kıyasladığımız zaman 72.978.989 TL kar yapmış ve gelirin gideri karşılama oranı % 138'dir⁸⁵⁹

Yukarıdaki istatistiklere bakarsak, hem yük yükleme hem de boşaltma rakamları her yıl düşmektedir. 2005 yılından itibaren 2009'a kadar kar-zarar durumuna baktığımız zaman her geçen yıl limanların TCDD'ye sağladığı kar daha da düşmektedir. Bunda limanların özelleştirilmesinin büyük etkisi vardır. Zarar eden bir kit olan Demiryollarının büyük bir kar getiren kalemi olan limanların özelleştirilmesi kurumu biraz daha zor duruma sokacaktır.

Özelleştirme Dairesi Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile kuruluşumuz tarafından, işletilen limanlardan; Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Mersin Limanı 2007 yılında ihaleyi kazanan firmaya devir edilmiştir. Derince, Bandırma ve Samsun limanlarının ihalesi yapılmış ve devredilmeyi beklemektedirler. İzmir Limanı'nda birinci en iyi teklifi veren firma sorumluluklarını yerine getiremediği için, ikinci en iyi teklifi veren firmaya teklif götürülmüş haber beklenmektedir. İskenderun Limanı ise 2010 yılında tekrar ihaleye çıkacaktır. Haydarpaşa Limanı ise özelleştirme kapsamında değildir⁸⁶⁰.

I. FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ

1- Van Gölü Feribot İşletmeciliği

Van Gölü Feribot İşletmesi, TCDD'nin Tatvan-Van arası taşıma bağlantısını su yolu ile tamamlamaktadır. Van'dan itibaren İran hududuna kadar demiryolu irtibatı devam etmektedir. Tatvan-Van arasında su yolu yaklaşık 50 mil kadar olup, mevcut feribotlarla seyir süresi 4 saat sürmektedir. Su yolu irtibatını sağlamak üzere işletmenin 4 adet feribotu bulunmakta olup, feribotların arızalı olma, bakımda

⁸⁵⁹ TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009, s.87.

⁸⁶⁰ TCDD Faaliyet Raporu 2009, TCDD Genel Müdürlüğü APK Dairesi, s.102-103.

bulunma gibi durumları yüzünden genelde 2 adet feribot çalışabilmektedir. Bu durum İran istikametindeki yük taşımalarını olumsuz yönde etkilemektedir⁸⁶¹.

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Feribot sefer adedi (adet) ⁸⁶² | 1.010 | 1.150 | 1.272 | 1.496 | 837 |
| Taşınan yolcu sayısı (kişi) | 29.084 | 28.890 | 23.489 | 30.739 | 27.420 |
| Taşınan yük (ton) | 211.211 | 252.839 | 276.741 | 269.800 | 127.862 |
| Taşınan vagon (adet) | 18.089 | 19.629 | 20.310 | 25.175 | 13.218 |

Yukarı'daki tabloda, görüldüğü üzere 2005'ten 2009 yılına Van Gölü İşletmeciliği'nin faaliyet alanlarında düşüş görülmektedir. Sefer sayısı 2005 yılı ise 2008 yılları arasında artmış ama 2009 yılında düşüş yaşanmıştır. Yolcu sayısı 2005 yılında 29.084 iken 2008 yılında 30.739'a kadar çıkmış ama 2009 yılında 27.420 kişiye düşmüştür. Tabloya göre hem taşınan yük (ton olarak), hem de taşınan vagon (adet) sayısına baktığımızda 2008 yılına kadar az da olsa yükselme görülmüş ama 2009 yılında hem taşınan yükte hem de taşınan vagon sayısında ciddi düşüş olmuştur.

2- Haydarpaşa-Sirkeci Feribot İşletmeciliği

Haydarpaşa-Sirkeci Feribot hizmeti, Haydarpaşa Liman İşletmeciliği tarafından 2 adet feribotla verilmektedir. 2005 Yılında 3.396 olan sefer sayısı, 2009 yılında 2.727 sefer sayısına düşmüştür. Gene 2005 yılında 977.856 yük (ton) olan yük taşımacılığı, 2009 yılında 761.533'e düşmüştür. Vagon sayısı ise 2005 yılında 23.369 iken, 2009 yılında 19.485 sayısına düşmüştür. Bu rakamlara bakıldığı zaman hem sefer sayısı, hem yük taşımacılığı hem de vagon sayısında düşüş görülmektedir⁸⁶³.

⁸⁶¹ TCDD Stratejik Plan 2010-2014,s.23.

⁸⁶² TCDD Stratejik Plan 2010-2014.,s.24.

⁸⁶³ TCDD Stratejik Plan 2010-2014,s.24.

İ. YÜKSEK HIZLI TREN İŞLETMECİLİĞİ

İlk yolcu taşıyan buharlı lokomotifler saatte 20 km hız yapabiliyorlardı. Avrupa’da ve Amerika’da demiryolu şirketleri 1933’lü yıllardan sonra hızları saatte 160 km ye kadar çıkabilen trenlerle işletme yapmaya başlamışlardır. II. Dünya savaşı bu ilerlemeyi durdurmuş savaştan sonra Japonlar saate 145 kilometre hızla giden trenler imal etmişlerdir. Dünyanın ilk hızlı treni ni 1959 yılında imal etmeye başlayan Japonlar 1964 yılında Tokaido Shinkansen ismini verdikleri treni işletmeye sokmuşlardır. Bu tren Tokyo-Osaka arasında yapılan deneme sürüşlerinde hızını 200 kilometreye kadar çıkarmıştır⁸⁶⁴.

1973-1974 yılında petrol fiyatlarının çok yükselmesi dünya’ya karayolu politikasını gözden geçirme fırsatı vermiş ve ülkeler ulaşım aracı olarak tekrar demiryollarına dönmüşlerdir. 19 Yüzyıl’da devrim yaşayan demiryolları 1973’ten sonra ikinci devrimini yaşamıştır. Ekonomik olmayan hatlar kapatılmış, demiryolu ile diğer ulaşım araçları arasında bağlantılar kurulmuş, hızlı trenler devreye sokulmuş, kombine taşımacılığın önem kazanması ile azalan enerji kaynakları, artan otomobil sayısı ve gelişen teknoloji ile ulaşım sisteminde tekrar önemli bir noktaya gelmiştir⁸⁶⁵.

Ulaştırma sistemi olarak tekrar demiryollarına yönelen Avrupa devletleri ilk hızlı trene 1981 yılında Paris-Lion arasında uygulamış ve trenin hızlı saatte 300 kilometreye kadar çıkmıştır. Sonra sırası ile, Mannheim-Stuttgart arasında (250km), Hannover-Würzburg (250km), Firinze-Roma (250km), Madrid-Sevilla (250km), bu hızlı tren hatları 2010 yılına kadar bütün Avrupanın içine yayılmıştır. 2002 yılında Avrupada ki hızlı tren hat uzunluğu 3.800 km iken, 2010 yılında bu rakam 6.000 km’dir. 2020 Yılındaki hedefleri ise 10.000 kilometredir⁸⁶⁶.

⁸⁶⁴ **Yüksek Hızlı Tren Hakkında Herşey**, TCDD Yayınları. 20.3.2009,Ankara, s.8.

⁸⁶⁵ Akbulut,**a.g.m.**,s.33.

⁸⁶⁶ Geniş Bilgi İçin Bkz; Necdet Yazıcı, “1970 Sonrası Dünya Demiryolu Sistemlerinde Yüksek Hızlı Tren Teknolojileri 1”, **Kardelen**, Nisan-Mayıs-Haziran 1999., Necdet Yazıcı, “1970 Sonrası Dünya Demiryolu Sistemlerinde Yüksek Hızlı Tren Teknolojileri 2”, **Kardelen**, Ocak-Şubat-Mart 2000.

Türkiye’de hızlı tren taşımacılığının tarihi sürecine bakacak olursak; 1943 yılında Ankara-İstanbul sürat demiryoluna yönelik ilk çalışmalar Arifiye-Sincan bölümü ile başlar. 1975 yılına kadar arazi etüd işleri yapılmış ve aynı yılda sürat demiryolu projesi yatırım programına alınmıştır. 1997 yılında ise Ayaş Tüneli’nin temeli atılmıştır⁸⁶⁷.

1983 yılında iktidara gelen Anavatan Partisi ile bu proje maalesef geriye gitmiştir. Dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Safa Giray bu proje ile ilgili şu sözleri söylemiştir. “... Bu projeye ödenek vermeyelim. Bu iş bitmez Hükümetimiz kısa zamanda kendini finanse edecek, paralı otoyollara ağırlık vermektedir”⁸⁶⁸. Diyerek hem Ankara- İstanbul Sürat Demiryolu projesine bakışını, hem de demiryollarına bakışını ortaya koymaktadır.

O dönemde muhalefet lideri olan Süleyman Demirel ise şu sözlerle projeyi savunmuştur. “ Ankara-İstanbul arası çift hatlı demiryolu projesi GAP’tan sonra Türkiye’nin en önemli projesidir. Bu projeyi değil durdurmak geciktirmek bile Türkiye’yi geri bırakmaktır. Eğer bu proje ekonomik değilse hiçbir proje ekonomik değildir. Bu yol Türk Ulaştırma Sisteminin şah damarı olacaktır. Bu yatırımlardan vazgeçmek bu projenin en talihsiz yanı başında olan zatın (Safa Giray), bu projeye düşman olmasıdır. Kafası bu projeyi almaya yetmez. Bu yolun güzergahın’da 15 milyon kişi yaşıyor. Bu projeyi engellemek isteyenlerin peşini bırakmayacağız demiştir”⁸⁶⁹.

Yapılan çalışmalar Süleyman Demirel’in bahsettiği projenin maliyetinin çok yüksek olduğunu ortaya koyduğu bunun ancak ulaştırma siyasetinin karayollarından demiryollarına öncelik veren bir değişimle gerçekleşebileceğini gösterdiği için, demiryolları yönetimi böyle bir kararı beklemek yerine kendi imkanları ile mevcut yol güzergahında sorunu nasıl çözebiliriz yaklaşımına öncelik vermiştir. Bu

⁸⁶⁷ Coşkun Çetinkaya, “Ankara-İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, 13-15 Aralık 2006, C:1,s.634.

⁸⁶⁸ Necdet Yazıcı, “1970-1986 Arası Demiryolu Çalışmalarında Ankara-İstanbul Arası Hızlı Tren Projesi”, **Kardelen**, Temmuz-Ağustos-Eylül 1998,s.24.

⁸⁶⁹ Necdet Yazıcı, “1970-1986 Arası Demiryolu Çalışmalarında Ankara-İstanbul Arası Hızlı Tren Projesi”, **a.g.m.**, s.25.

çerçevede mevcut yolun çift hatlı ve hızlı tren uygulamasına imkan verecek bir hale dönüştürülmesi için çalışmalara yoğunluk kazandırılmıştır.

57. hükümetin kurulması ile birlikte proje ile ilgili çalışmalar hızlanmıştır. 1999 yılında proje hızı 200 km saat olan çift hatlı bir rehabilitasyon projesi adı altında hızlı trene dönüştürülmüştür. 19.03.1999 tarihinde Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I. fizibilite etüdü DPT' na gönderilmiştir. Üç ay sonrada ihale izni çıkmış, 17.9.1999 yılında Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I. etap uluslar arası ihaleye çıkılması ve daha sonra ki etapta tekliflerin alınması kararına varılmıştır. 23.11 2000 tarihinde Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.Etap ticari sözleşmesi imzalanmıştır⁸⁷⁰. İhaleyi 437 milyon avro'ya ALSİM-ALARKO-OHL Konsorsiyumu almıştır.2002 yılında ise projenin dış kredisi bulunarak Bakanlar Kurulunca onaylanmıştır. Kredinin kısıtlı olması sebebi ile ilk olarak Esenkent-Eskişehir arasında kullanılmasına karar verilmiştir⁸⁷¹.

Türkiye için hayati bir önem taşıyan bu proje yıllarca ihmal edildikten sonra 57. Hükümet döneminde TCDD Genel Müdürü Vedat Bilgin Bey'in genel müdür olması ile birlikte projenin ihale süreci tamamlanmış ve proje temel atma aşamasına kadar getirilmiştir. Bu proje ile ilgili Sayın Bilgin Sabah Gazetesine verdiği demeçte “ Karayollarına dökülen paranın onda biri demiryollarına harcansaydı bugün İstanbul'dan Ankara'ya 3 ,İzmir'e 4 saatte giderdik. Ülke kaynakları maalesef yanlış kullanılmıştır derken Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nde temel atmak için çok az zamanın kaldığını anımsatarak, proje için sağlanan kaynakta pürüz kalmadı. Bu projeye çok ihtiyacımız var. Tüm imkansızlıklara karşın projeye hat üzerinde 4 saatte güvenli ve ucuz seyahat imkanı sunacağız”⁸⁷². Demıştır. Kredi anlaşmalarının imzalanması ile birlikte kurum içinde mütevazı bir törenle projenin başlatıldığı duyurulmuş, seçim sürecinde olduğu için bir temel atma töreni uygun görülmemiştir.

Daha sonra 58. Hükümet döneminde, 08.06.2003 tarihinde Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesinin temeli atılmış ve Esenkent-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren

⁸⁷⁰ Çetinkaya,a.g.m.,s.635.

⁸⁷¹ Yüksek Hızlı Tren Hakkında Herşey,s.27.

⁸⁷² Sabah Gazetesi, 30.08.2002.

Hattı 2009 yılında yolcu taşımaya başlamıştır. Yüksek Hızlı Treninin kullanıldığı hatta bakacak olursak; Esenkent-Eskişehir 206 kilometre, Esenkent-Sincan 15 kilometre, Sincan-Ankara Gar⁸⁷³ 24 kilometre olmak üzere toplam 245 kilometredir⁸⁷⁴. Bu hatta hızlı tren işletmeciliği deneme sürüşleri hariç Haziran 2009 tarihinden itibaren başlamıştır.

İkinci Etap ise Eskişehir-İnönü 30 kilometre, İnönü-Vezirhan 54 kilometre, Vezirhan- Köseköy 104 kilometre, Köseköy-Gebze 56 kilometre, Gebze-Haydarpaşa 44 kilometre olmak üzere 288 kilometredir. Bu hattın ihalesi yapılmış, inşası devam etmektedir. Ankara-Eskişehir arası 1.20 dakikadır. İkinci Etapın bitmesi ile Ankara-İstanbul arası hızlı trenle 4, 4.5 saat sürecektir⁸⁷⁵.

Bu hat üzerinde çalışan 7 tren seti bu setlerde 6 vagon bulunmaktadır. 158 metre uzunluğunda olan bu setler 250 km/saat hız yapmakta ve 419 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Klimalı, basınç dengeleme sistemine sahip, anons, müzik ve görsel yayın sistemi olan modern tren setleridir⁸⁷⁶.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin yanında, 212 kilometrelik Ankara-Konya hattında hızlı tren çalışmaları başlamış ve inşaat hızla devam etmektedir. Bu proje bitince Ankara-Konya arası 1 saat 15 dakikada alınacaktır. Hattın 2010 yılında bitirilmesi planlanmaktadır⁸⁷⁷. 460 kilometrelik Ankara-Sivas arası hızlı tren çalışmaları başlamış ve inşaat hızla devam etmektedir. Bu inşaat bitince Ankara-Sivas arası 3 saatte alınacaktır. Hattın 2012 yılında bitirilmesi planlanmaktadır. Son olarak ta 360 kilometrelik Eskişehir-Konya hattı hızlı tren inşaatı devam etmekte ve inşaat bittiğinde bu mesafe 1 saat 25 dakikada alınacaktır⁸⁷⁸.

Ankara-Eskişehir arasında işletilen hızlı tren seferlerinde taşınan yolcu sayısına baktığımız zaman Osmanlıdan günümüze yolcu sayısında çok ciddi bir artış görülmektedir. Aşağıdaki Tablo I.'e baktığımız zaman Mart 2009 yılında 19 günlük

⁸⁷³ Bu Kesimin İhalesi Yapılmış 2011 Yılında Bitirilmesi Planlanmaktadır.

⁸⁷⁴ **Yeni TCDD İle 6 Yılda 60 Proje**,TCDD Yayınları,s.13.

⁸⁷⁵ **Yüksek Hızlı Tren Hakkında Herşey**,s.23.

⁸⁷⁶ **T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2005-2009**, TCDD Yayın No.2010-2.,s.17.

⁸⁷⁷ **Yeni TCDD İle 6 Yılda 60 Proje**,TCDD Yayınları,s.17.

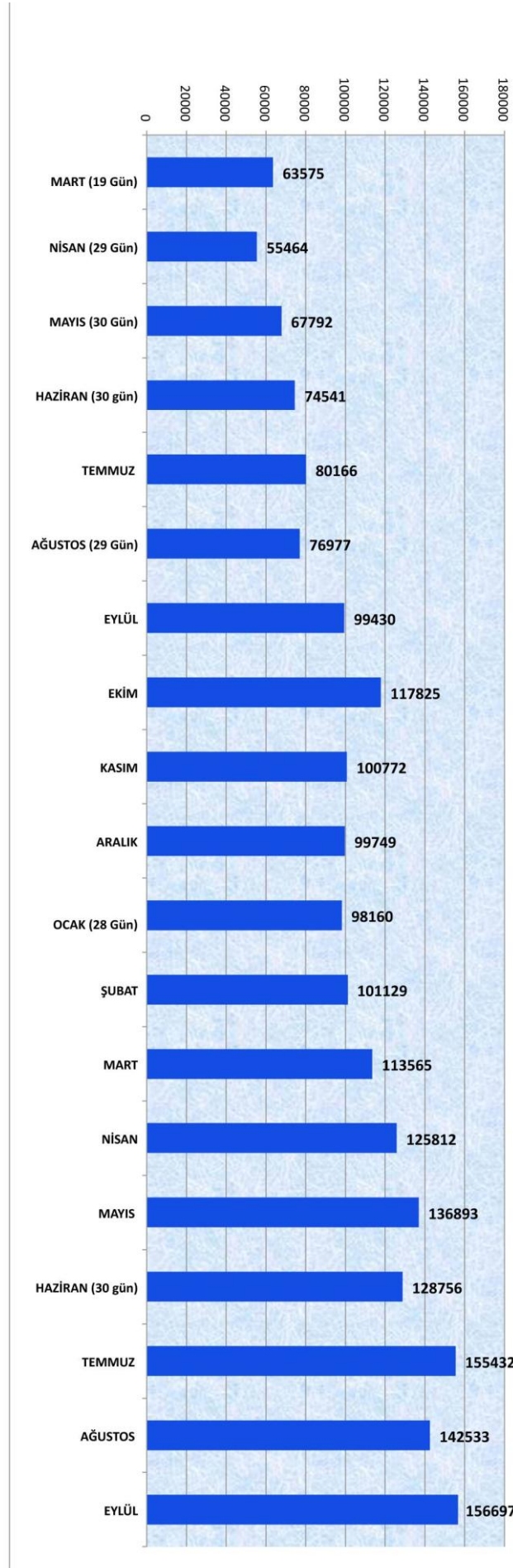
⁸⁷⁸ **Yüksek Hızlı Tren Hakkında Herşey**,s.38-40.

yolcu taşıma sayısı 63.575'tir ve başlangıç ayı için yüksek bir taşıma rakamıdır. Bu rakam Haziran ayında 74.541, eylül ayın da 99.430'dur. Ekim ayında ise 117.825'tir. Bu rakam 2010 yılının mart ayında 113.565, temmuz ayında 155.432, 2010 yılının eylül ayının 27 gününde ise bu rakam daha ay bitmesine 3 gün kalmasına rağmen 156.697 yolcu sayısını bulmuştur⁸⁷⁹.

Bu rakamlar gösteriyor ki hızlı tren işletmeciliği ile birlikte yolcu sayısında ciddi artış görülmüştür. İlerde Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya - Eskişehir hızlı tren hatları açıldığında ülkemizde artık demiryolları hak ettiği yeri alacaktır. Hızlı treni gören Türk Milleti artık daha iyisini daha yeni hatları isteyecektir

⁸⁷⁹ C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2005-2009, TCDD Yayın No.2010-2.

Tablo I.



SONUÇ

Ulaştırma insanların kendilerinin, mal ve hizmetlerinin özel veya ekonomik nedenlerle yer değiştirmesini ifade eder. Ulaştırmanın ekonomik işlevi kapalı ekonomiden, Pazar ekonomisine dönüşmesidir. Bir ülkenin kalkınması, ancak sağlıklı bir ulaştırma sistemiyle gerçekleşebilir. Ulaştırma ağı bir ülkenin kan damarları gibidir. Ülkenin kalkınması için mutlaka gerek ulaştırma sisteminin, gerekse ulaştırma alt sistemlerinin iyi olması gerekmektedir.

Uygarlık ve Medeniyet kavramları ile öncelikle demiryolu, daha sonrada karayolu ve diğer ulaşım vasıtaları arasında bir birliktelik ve paralellik vardır. Ulaştırma vasıta ve yollarının zaman içerisinde gelişerek şekil ve yön değiştirmelerine karşılık, ulaştırmanın medeniyet göstergesi olarak birinci planda gelen rol ve önemini, sürekli arttırmıştır.

Bir ülkenin modernleşmesi, o ülkenin sahip olduğu ulaşım imkanları ile çok yakın ilişki içindedir. Ulaşım sadece ekonomik gelişme ya da kalkınmayı doğrudan etkileyen bir unsur değil bunun yanında siyasal organizasyonun yönetme kapasitesini güç ve derinliğini belirlenmesinde temel öneme sahiptir. Ulaştırmada ki amaç devamlı kendini yenileyerek, çağa ayak uydurmak, maliyeti olabildiğince düşürerek, emniyet faktörünü artırmaktır. Gelişmiş ülkeler ulaştırma alt yapısını tamamlamışlardır. Maliyetleri düşüren, konfor ve güvenliği ön planda tutan, süratli, zamandan tasarruflu ulaşımı yakalayabilmişlerdir

Ulaşım sisteminin bu kadar önem arz ettiği günümüz dünyasında Türkiye Cumhuriyetinin tarihçesine bakacak olursak; Osmanlı Devletine demiryollarının girmesi dış baskı ile olmuştur. Bu baskı sonucunda demiryolları ülke menfaatlerine uygun değil, yabancı sermayeye uygun birbirinden kopuk bir yapıda gerçekleşmiştir. Osmanlıda demiryolu yapımı ve işletmesi yabancı sermayeye bir imtiyaz olarak verilmiştir. Osmanlı demiryolları bir derece dünya pazarları ile birleşmeyi sağlayabilse de, dış borçlanmayı ve dışa bağımlılığı artırmıştır. Tarımda belli oranda gelişme görülse de maalesef sanayileşme çok geride kalmıştır.

Demiryolunun Osmanlı devletine girişi Dünyaya girişi ile birbirine çok yakındır. Osmanlı hem mali sıkıntılar hem de iç problemleri dolayısı ile hatların yapımını ve işletilmesini yabancı sermayeye vermek zorunda kalmıştır. Çünkü her devlet gibi dönemin en önemli ulaşım aracı olan demiryolu mutlaka Osmanlı devletine yapılmak zorunda idi. Bu şartlar altında demiryolları Osmanlı devletine girmiş ve ülkenin siyasi,iktisadi, askeri ve sosyo-ekonomik yapısında değişiklikler meydana getirmiştir.

Kurtuluş savaşında demiryolları çok zor şartlar altında işletilmiştir. Uzun süren savaşlar sonucunda hatlar bozulmuş, traversler kırılmış, lokomotif ve vagonlar eski ve kullanılamaz hale gelmiştir. Ayrıca yetişmiş personel sıkıntısı, Gayri Müslim personelin durumu, idareye ve tren dizilerine yapılan müdahaleler, personelin arasında ki yazışmalarda Fransızca kullanılması ve kömür daha sonra odun sıkıntıları içerisinde Kurtuluş savaşına büyük katkı yapmıştır.

Kurtuluş Savaşından sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti İdarecileri, demiryollarına önem vermişler ve bu demiryolu politikasını şu sözlerle ifade etmişlerdir. “Ülkeyi baştan başa demirağlarla örmek”. Bu politikadan anlaşılacağı üzere ilk olarak Türkiye Cumhuriyeti yeni hatlar yapmışlardır. Yapılan yeni hatlar Anadolu'nun iç kesimlerine, doğu ve güney bölgelerine yönelik yapılmıştır. İkinci olarak ta yabancı şirketlerin işlettiği hatların satın alınarak demiryolu şebekesine katılmasıdır. Bu dönemde demiryolu ulaşımının dışarı ile bütünleşmesi yerine, iç pazar bütünlüğü sağlanmaya çalışılarak devlet işletmeciliğine ağırlık verilmiştir. Cumhuriyet döneminde demiryolları yapılırken nüfus ve ekonomik yapı dikkate alınarak yapılmış, demiryollarının geçtiği güzergahlarda sosyal, ekonomik, askeri ve kültürel açıdan ciddi katkılarda bulunmuştur.

1930 yılında Serbest Cumhuriyet Fırkasının kurulması ile Türkiye çok partili hayata geçiş sürecine girmiştir. Fırka idarecileri demiryolu yapımının önemli olduğunu, ama bütçenin büyük kısmının demiryolu yapımına aktarıldığı, ihalelerin yabancı şirketlere verildiğini bu şirketlere de büyük faizler ödendiği için devlet hazinesine zarar verdiğini, mali yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmeyip, gelecek

kuşaklara yayılmasının gerekliliğini savunmuşlardır. Bu eleştirilerle Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası arasında ciddi tartışmalar yaşanmıştır. Ama Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın ömrünün kısa sürmesi ile bu tartışmalar sona erdirilmiştir.

Cumhuriyet yöneticileri zor koşullarda demiryolu politikasını başarı ile yürütmüşlerdir. Demiryolu işletmeciliğinde ülkenin ve vatandaşların menfaatine uygun tarifeler uygulanmış, buna rağmen karlılık korunarak yeni hatların yapımına aktarılmıştır. Daha da önemlisi hiçbir zaman Türklerin demiryolu işletmeciliğini başaramayacağını düşünen ülkeler, demiryolu politikasının ülkede nasıl bir başarı yakaladığını gördüğü zaman inanmamışlardır.

II Dünya savaşı sonrası dünyanın güç dengeleri değişmiş, dünya iki kutuplu bir hale gelmiştir. Bu iki kutup bir yanda Amerika Birleşik Devletleri, diğer tarafta Rusya'dır. Hızla değişen güç dengesi Türkiye'nin yıllardır takip ettiği dikkatli ve hassas denge politikasını imkansız hale getiriyordu. Bu değişen dünya düzeninde Türkiye Amerika Birleşik Devletlerinin yanında yer almıştır. A.B.D'nin sunmuş olduğu Marshall yardımı ile Türkiye Amerika'ya iyice yakınlaşmış, devletçilik ilkesinden sanayileşme sürecinden ve demiryolu politikasından vazgeçerek karayollarına yönelmiştir. Dünyada ulaştırma türlerinin birbirlerini tamamlayıcı bir şekilde planlandığını görürüz. Bu döneme kadar demiryollarının tamamlayıcısı olarak görülen karayolları bu dönemden sonra ulaştırma sisteminin tek aracı olmuştur.

Ulaştırmanın toplam kamu yatırımlarına baktığımız zaman diğer bakanlıklar karşısında hiçbir zaman öncelikli sektör olmamıştır. Demiryolları da bu sektörün içindeki alt ulaştırma araçlarının içinde maalesef kaynak aktarma yönünden en kötü durumda olan sektördür. 1980 yılından sonra demiryollarına ayrılan pay % 40 dan, % 16 ya düşmüştür. Karayollarına ayrılan pay ise 1980 yılında % 60 iken 2002 yılında % 95 olmuştur. Dünyada son dönemde demiryollarına ayrılan paya baktığımız zaman bu pay ABD 'de % 38, Almanya'da % 22 iken Türkiye'de sadece % 3 tür. Türkiye de yolcu taşımacılığının payı 1955 yılında %24 iken günümüzde % 3 'e kadar

gerilemiştir.Yük taşımacılığında ise 1955 yılında taşımacılığın % 53'ü demiryolu ile yapılırken günümüzde bu rakam % 7' ye kadar düşmüştür.

Günümüzde demiryolları 8.686 km'si anahat ve 2.322 km'si tali hat olmak üzere toplam 11.008 km'lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların %95'sinde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. (Tek hatlar 8.243km, ana hatlar 440km; toplam ana hat uzunluğu 8.697). Bu hatların 2.305 km.'si elektrikli (elektrikli anahat 1.920km, elektrikli tali hat 1.487; elektrikli hatların toplamı 2.305 km'dir) ve 2.609 km.'si sinyalli (sinyalli anahat 2.329km,, 2.3.4.sinyalli ana hatlar 348 km'dir) olup, toplam yol uzunluğu içerisinde elektrikli hatların oranı %20, sinyalli hatların oranı ise %24'tür. Avrupa ülkelerindeki demiryollarında tek hatlı yol kalmamıştır.

Bu rakamlar gösteriyor ki demiryollarımız dünyada ekonomik ve sosyal değişimlere uyum sağlayacak durumda değildir. Demiryolları karayollarına rakip değil bir alternatif haline getirilmelidir. Ulaştırma sistemleri birbirlerini tamamlayıcı bir hale getirilmelidir. Karayollarının üstünde ki yük ve yolcu taşınması demiryollarına kaydırılmalıdır. Ülkenin ekonomik,sosyal,siyasi ve askeri durumuna göre yeni hızlı tren hatları yapılmalıdır. Demiryolunun yatırım payı artırılmalı, karayolları, deniz ve havayolları türlerinin verimli ve dengeli bir şekilde kullanıldığı kombine bir ulaşım politikası olması ülkemizin büyümesinde kalkınmasında büyük katkıda bulunacaktır.

Günümüzde Ankara-Eskişehir hattı hızlı tren işletmeciliği başlamış, Eskişehir- İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Sivas hızlı tren hatları ihale edilmiş inşaatı devam etmektedir. Bu hatların inşaatları bitirilip yolcu taşımaya başladığı zaman ülkemizde demiryollarının durumu çok daha farklı olacaktır. Demiryolu taşımacılığı tekrar önem kazanacak ve ulaştırma sistemi araçlarının arasında yavaş yavaş denge oluşacaktır.

BİBLİYOGRAFYA

A. Arşiv Belgeleri

Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Arşivi

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Devlet Demiryolları Arşivi

Türk İnkılap Tarihi Arşivi

Türk Tarih Kurumu Arşivi

Resmi Gazete

B. Kitaplar

Akalan, Ali Osman; **IX.Dönem Türkiye Büyük Millet Meclisi (1950-1954)**,
Yayınlanmamış Master Tezi,Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
Enstitüsü,Ankara,1998.

Akın, Fetullah; **Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları**, Demiryol İş
Yayınları,Ankara,2003.

Armaoğlu, Fahir; **20.Y.Y. Siyasi Tarihi (1914-1980)**,C.I,Türkiye İş Bankası
Yayınları,X. Baskı,Ankara,1994.

Autheman,Andre;**Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Bankası Bank-ı Osman-i
Şahane**, Çev. Ali Berktaş,Ofset Yapımevi,İstanbul, 2002.

Bandırma Limanı 2002, TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları,
Ankara,2002.

Bilgin Vedat ve Diğerleri; **21.Yüzyıla Doğru Demiryollarının Modernizasyonu,
Yeni Bir Gelişme Stratejisi**, Demiryol İş Yayınları, Ankara,1996.

Bilmez, Bülent Can; **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Numune Matbaacılık, İstanbul,2000.

Demirkol, Yavuz; **Ayaş Yollarında Tünelim Kaldı**, Bts Yayınları, Ankara,2008.

Derince Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara,2002.

Earle, Erward Mead; Bağdat **Demir Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**,Türkçeye Çev. K.Yargıcı,N.Uğurlu,Örgün Yayınevi,İstanbul,2003.

Engin,Vahdettin; **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık,İstanbul, 1993.

Faaliyet Raporu 2009;T.C.Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü.

Gürel Ziya; **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yay.,Türk Tarih Kurumu Basımevi,Ankara,1989.

Gülsoy, Ufuk, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yay., İstanbul, 1994.

Günçan,Ömer Kamil;**Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği, Demiryollarımızın Dünü-Bugünü Ve Yarını Hakkında Bir Yorum**, Ankara,1992.

Eroğul, Cem; **D.P. Tarihi ve İdeolojisi**, İmge Yayınları, II.Baskı, Ankara,1990.

İstanbul Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları, Ankara,2002

İskenderun Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları,Ankara,2002.

İzmir Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları,Ankara,2002.

Karpat, H.Kemal **Türk Demokrasi Tarihi**, Afa Yayınları,İstanbul,1996.

Koçak Cemil;**Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1945)**,C:II,İletişim Yayınları,Ankara,1986

Lewis,Bernard; **Modern Türkiye’nin Doğuşu**,Çev.Metin Kıratlı, II. Baskı,Ankara,1984.

Meray, L.Seha; **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**, İkinci Takım-Cilt II, Yapı Kredi Yayınları,İstanbul.

Müderrişoğlu,Alptekin; **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**,Kastaş Yay.,C:I,İstanbul,1988,s.90.

Mersin Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları,Ankara,2002.

Onur, Ahmet; **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, Kara Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Askeri Basımevi, 1953.

Ortaylı, İlber; **Osmanlı İmparatorluğun'da Alman Nüfuzu**, İletişim Yay.,İstanbul,2003.

Özdemir, Mehmet; **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**,Kültür Bakanlığı Yayınları,Ankara,2000.

Parla, Reha; **Belgelerle Türkiye Cumhuriyetinin Uluslar arası Temelleri Lozan Montrö Türkiye'nin Komşularıyla İmzaladığı Başlıca Belgeler**, Özdilek Matbaacılık, Nisan-1987, Lefkoşa.

Özyüksel,Murat; **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, Ekim 2000.

Rathman, Lothar; **Berlin-Bağdat-Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Çev. Rakıp Zarakolu,İstanbul,1982.

Samsun Limanı 2002;TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Yayınları,Ankara,2002.

Sander, Oral; **Siyasi Tarih 1918-1990**,İmge Kitabevi,III.Baskı,Ankara,1991.

Sarınay, Yusuf; **Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişi ve NATO'ya Girişi**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.,Ankara,1988.

Selek,Sabahattin;**Milli Mücadele(Ulusal Kurtuluş Savaşı I)**,Örgün Yayınevi,İstanbul,2002.

Stratejik Plan 2010-2014;TCDD Genel Müdürlüğü.

Şimendiferin Kavuştuğu Gün, Demiryollarının 150.Yılı Anısına, Tıpkı Basım Erzurum.

Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu

Amasya İstasyonunun İşletmeye Açılışı, 21 Teşrin-i Sani Hatırası 1927, Tıpkı Basım, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927.

TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2000.

TCDD İstatistik Yıllığı 1984-1988.

TCDD İstatistik Yıllığı 1996-2000.

TCDD İstatistik Yıllığı 2000-2004.

TCDD İstatistik Yıllığı, 2004-2008.

TCDD İstatistik Yıllığı 2005-2009.

TCDD İstatistik Yıllığı 1996-2000.

TCDD İşletmesi APK Dairesi 2004 Yılı Faaliyet Raporu.

TCDD Limanları; **Port Of Bandırma Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of Derince Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of İstanbul Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of İskenderun Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of İzmir Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of Mersin Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Limanları; **Port Of Samsun Limanı**, Ankara, 2002.

TCDD Mali Hizmetler Yönergesi; Mali ve İdari İşler Dairesi.

Türkiye Lokomotif Ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ) 2006 Yılı Raporu, **T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu.**

Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ) 2006 Yılı Raporu, **T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu.**

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş. (TÜDEMSAŞ) 2006 Yılı Raporu,
T.C.Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporu.

Timur, Taner; **Türkiye’de Çok Partili Hayata Geçiş**, İletişim Yayınları,İstanbul,1991.

Tansel,Selahattin; **Mondros’tan Mudandaya’ya Kadar**,C.I.,M.E.B. Yayınları,İstanbul,1991.

Türkçe Sözlük;Türk Dil Kurumu Yayınları,Türk Tarih Kurumu Basımevi, C.:I., Ankara, 1998.

Yeni TCDD İle 6 Yılda 60 Proje,;TCDD Yayınları.

Yerasimos,Stefanos; **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye- Bizans’dan 1971’e**, Türkçeye Çev.,Babür Kuzucu, Gözlem Yay.,İstanbul,1980.

Yıldırım, İsmail; **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Kurumu Yay.,Ankara, 2001.

Yüksek Hızlı Tren Hakkında Her Şey; TCDD Yayınları. 20.3.2009.Ankara.

Zürcher, Erik Jan; **Modernleşen Türkiye’nin Tarihi**, İletişim Yayınları, II.Baskı , İstanbul , 1996.

C. Makaleler

Abisel, M. Arslan,“Demiryol Politikamızın 25.inci Yıl Dönümü”, **Demiryolları Dergisi**, Eylül-1949,Sayı:285-287,C:23.

Adana-Fevzipaşa Hattının Devlet Demiryollarına Devir ve Teslimi Münasebeti İle, **Demiryolu Dergisi**, Mart 1933 – 1934,C:7.

Akalan, Ali Osman, “Cumhuriyet’ten Günümüze Ulaştırma”,**Kök Stratejik Araştırmalar**, C.:II.,Sayı:I.,(Bahar-2000), Ankara.

Akbulut, Gülpınar,“Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi”, **Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**,C:1,Ankara 2006.

Akın, Osman Nihat, “Demiryolcunun Ansiklopedisi” **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1948, Sayı.267-268, C:22.

Aktaş, Ehsan,“Ulaştırma Politikaları Ve Demiryolları”, **2.Ulusal Demiryolu Kongresi**, Aralık 1997,İstanbul.

Alman Gazetesi Samsun-Sivas, Ulukışla-Kayseri Hattı Hakkında Ne Yazıyor? **Demiryolları Dergisi**, I ve II Teşrin 1933, Sayı: 104-105,C:9.

Ankara Ereğli Hattı, **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1929 Sayı:48,C:5.

Atay,Falih Rıfkı, **Zeytindağı**, Yenigün Yay.,I.Baskı,Ankara,1998.

Atik, Taha, “Türkiye’de Demiryolu Politikaları”,**Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Ankara,2006.

Arı,Kemal, “Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni Ve Reiscumhur Gazi Mustafa Paşa’nın Samsun Gezisi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Atatürk Araştırma Dergisi Yay.,Temmuz-1991.

A.R.E, “23-Mayıs-1936 Türk Demiryolları 9 Yaşında”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 135-136, C:12, 23 Mayıs 1936.

Arslan, Mukaddes, “Milli Mücadele Tarihimize Demiryolları ve Demiryolcular”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yay.,Ankara,2008.

Artuk, Cevriye, “Hicaz Demiryolu Madalyaları”, **VII. TTK Sunuları Bildiriler**, C. II, Ankara, 1973.

Aslantepe, Cengiz, “Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit Serbest Cumhuriyet Fırkası İle Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları”,**Kekibeç**, Sayı:11,Ankara,2001.

Avcıoğlu ,Metin, “Ülkemizin Modern Mühendislik Tarihi Açısından İlk Örnek:Hamidiye Hicaz Demiryolu;Projesi ve İnşası İle Mühendislik Eğitimine Katkıları”,**Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**,C.I.,Ankara,2006.

Aybar,I, “ Demiryolu Tarihine Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, C.:14, Sayı: 164-165, 29 İlk Teşrin 1938.

Aydın Demiryolu, **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1934, C.:10, Sayı:109-110.

Aydın, Suavi, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”,**Kekibeç**, s.11,Ankara,2001.

Aytepe, Oğuz, “Behiç Bey Efendi”,**Atatürk Yolu**, Atatürk Üniversitesi Türk Inkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi,Mart-Kasım 2003, C:8, Sayı:31-32.Ankara.

Baykal, Bekir Sıtkı, “Anadolu – Bağdat Demiryollarına Tarihsel Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, Mayıs:1936,C.12.,Sayı:135-136.

Baykal, Reşat,TCDD Limanlarının Sorunları Ve Çözüm Yolları, **Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**,C:II.,İstanbul-Ankara,2006.

Bilmez, Bülent Can, “Suya Düşen “Tatlı Hayat” Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23), **Kekibeç**, S.11,Ankara,2001.

Boray, Ş.,“Demiryolculuğumuzda Yeni Terakki Hamleleri”, **Demiryolu Dergisi**, Temmuz 1940,Sayı:185,C:16.

Cer Müdürü Tevfik, “Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 104-105, C:9, I ve II Teşrin 1933.

Conker, Orhan, “Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi”, **Demiryolu Dergisi**, Mayıs: 1936, C.: 12, Sayı: 135- 136.

-----, “Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Büyük Devletlerin Türkiye de Takip Ettikleri Demiryol Siyaseti”, **Demiryolu Dergisi**,C:12,Mart 1935.

Cumhuriyetin Demiryol Politikası ile, Son Beş Sene İçinde İran ve Irak Hatlarının İnşaatına da Başlandı, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938,Sayı 164-165, C:14.

Cumhuriyet Hükümeti;Açılış Törenini Yahşihan İstasyonunda Yaptı, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Cumhuriyet Devrinin Son Beş Senesinde D.D. Yolları İşletme Şebekesinde Yapılan Tesisat ve Tevsiat, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Cumhuriyet 15 – D.D. Yolları 11 Yaşında, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 164-165, C:14., 29 İlkteşrin 1938.

Cumhuriyetin 16. Yılında Türkiye Demiryolları, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 176-177, C:15, I.Teşrin 1939.

Cumhuriyetin 17. Yılında Devlet Demiryollarının Son İki Senelik İşletme Neticeleri, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1940, Sayı.187-188,C:16.

Cumhuriyet Naftasının Yeni Bir Zaferi Daha Filyos- Zonguldak Kömür Hattını da İşletmeye Açtık, **Demiryolu Dergisi**, İkinci Teşrin 1937, Sayı: 153 C.13.

Cumhuriyet Rejimi Altında Demiryol Politikasının Kaydettiği Gelişmeler, **Demiryolları Dergisi**,C:21,Ağustos-Eylül 1947, Sayı:262-3.

Cumhuriyetin Son 5 Yılında (1933-1938 Birinci Teşrin Tarihlerinde) Demiryollarımız Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, C:14. Sayı: 164- 165.

Çetinkaya, Ali,“Türkiye’de Başarılan Nafia İşleri ve İlerde Yapılacak İşler”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1937, Sayı:146,C:13.

Çetinkaya, Coşkun,“Ankara-İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, 13-15 Aralık 2006, C:I.

Çolak, Filiz, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)”, **Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı**, Sayı:111, Aralık- 1997.

Damar, Şahin, “Genç-Muş Hattının İşletmeye Açılması”,**Demiryolları Dergisi**, Aralık 1954-Nisan 1955.

Daver, Abidin, “ Sivas-Erzurum Hattı”,**Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1933, Sayı: 101,C: 9.

Demirel, M.Ferid, “XII. Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, C:11, Mart 1935-Şubat 1936.

Demiryolları Dergisi,II.Teşrin 1931,Sayı:81,C:8.

Demiryolları Dergisi,Şubat 1933,Sayı.96,C:8.

Demiryolu Dergisi,I ve II. Teşrin 1933 , Sayı: 104 – 105, C:9.

Demiryolları Dergisi, Temmuz-Ağustos 1930, Sayı.65,C:6.

Demiryolları Dergisi, II.Teşrin 1937,Sayı:153,C:13.

Demiryolları Dergisi, 1 Nisan 1936, Sayı:134, C:12.

Demiryolları Dergisi, Ağustos 1940 – Temmuz 1941,.C:16.

Demiryolları Dergisi, Haziran-Temmuz 1935 , Sayı 124-125,C:11.

Demiryolları Dergisi, Temmuz-Ekim 1941,Sayı: 197-200,C:17.

Demiryolları Dergisi, Mayıs-Haziran 1963,Sayı:448-449,C:39.

Demiryolları Dergisi, Temmuz 1929,Sayı:53,C:5.

D.D.Yolları Sivas Cer Atölyesinin Açılma Töreni, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı:176-177, C:15.

D.Demiryollarında Cer İşleri, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Devlet Demiryollarında Cer İşleri Sivas Cer Atelyesinin Bugünkü Durumu, **Demiryolları Dergisi**,Ağustos-1940.

Demiryollarımızdan Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı, **Demiryolları Dergisi**, Teşrinievvel 1929,Sayı:56, C:5.

Demiryollarımızın Gelişme Devri (22.7.1953-27.5.1960), **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445, C:39.

Devlet Demiryollarımızın İşletme Vaziyeti, **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1931, Sayı76,C:7.

Demiryol Sergisi, **Demiryolları Dergisi**, Sayı:424-425, C:37,Mayıs-Haziran 1961.

Demiryolu Taşıtları Onarım ve İmalat Sanayi, **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1963,Sayı:446-447,C:29.

D. Demiryollarının Son Beş Yıllık İşletme Neticelerine Mali Bir Bakış, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Devlet Demiryolları Umum Müdürü Bay Cemal Serterin 29-10-1939 Pazar Günü Saat '1 de Radyoda Verdikleri Söylev, **Demiryolları Dergisi**, İlk Kanun 1939, Sayı:178, C:15.

Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas-Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları, **Demiryolu Dergisi**, Mart1938, Sayı:157, C:13.

Demiryollarımız 132 Yılında, **Demiryolu Dergisi**, Demiryolu Özel Sayısı, Eylül 1988.

Demirer, Halit “Bir Cumhuriyet Yılı İçinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının Genel Durumu”, **Demiryolları Dergisi**, ,Mart 1935 – Şubat 1936.

Dengiz Berna, Kutay Fevzi, Duman İsmet, “Türkiye’de Ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara,1997.

Dervişoğlu, Fatih Mehmet, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet,Nuri Demirağ”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara,2008.

Diyarbakirden Irak ve İran Hududlarına Uzatılan Demiryollarımız, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1937,Sayı.153,C:13.

Doğuyu Saran Demir Ağları Sivas-Erzurum Demiryolu, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı 164-165, C:14.

Dost ve Komşu Memleketlerin Sınırlarına Doğru Elazığ-Van-İran Demiryollarında Gelişmeler, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1942-Haziran 1943,C:18.

Durukal, Hüsnü Sadık, “Bağdat Paktı Memleketleri Arasında Doğru Demiryolları Münasebetlerinin Kurulması Meselesi”, **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1956.

-----, “Milli Demiryolları İdaresinin Kuruluşu”, **Demiryolları Dergisi**, Aralık 1949, C:23,Sayı:288-290.

Earl Edward Mead, “Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik (Sultan İmparatorluğunu Terhin Ediyor Rekabette Almanya Galip Çıkıyor)”, **Demiryolları Dergisi**, Çev: Münir Reşit ,I.Kanun 1932,C.8.,Sayı:94.

-----, “Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik (Almanya Hükümetinin Alakası)”, **Demiryolları Dergisi**, Çev: Münir Reşit, I.Teşrin 1932,C.8.,Sayı:92.

-----, Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik, , **Demiryollar Dergisi**, Çev: Münir Reşit ,Temmuz-Ağustos 1932,C.8.,Sayı:89-90.

Elaziz Demiryolu İstasyonunun Açılışı ve Yeni Kurulan Demiryolları Üzerinde Bir Tetkik Seyahati, **Demiryolları Dergisi**, Eylül 1934,Sayı:115,C:10,

Engin, Vahdettin, “Rumeli Demiryolları”, **Osmanlı** ,Yeni Türkiye Yayınları,Ankara.

Erdem,A.R., “En Büyük Bayramımız Kutlu Olsun”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 141, C:12, 29 I Teşrin 1936.

Erdem, Ali Rıza, “Bayındırlık İşleri”, **Demiryolları Dergisi**, 30 SonTeşrin 1936,Sayı:14,C:12.

Esmen, Nedret, “Sivas Atölyesi”, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı: 176 – 177, C:15.

Eskişehir Demiryolu Fabrikalarının Faaliyetleri, **Demiryolları Dergisi**, Sayı:396-397,Ocak-Şubat 1959.

Evren, Güngör, “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız” **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-17 Aralık 1997, İstanbul.

Fahri, M., “Demiryollarının Elektrik Vasıtasıyla İşletilmesi”, **Demiryolu Dergisi**, Kanunievvel 1928, Sayı:46,C:5.

Fazıl,Tevfik, “Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz”, **Demiryolları Dergisi**, I.Teşrin,I Kanun 1933,Sayı:104-105,C:9.

-----, “ Türkiyede İlk Elektirikli Demiryolu” **Demiryolları Dergisi**, Eylül 1933,Sayı:103,C:9.

Ferit, Mehmet, “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden Ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız” **Demiryolları Dergisi**, Cilt:9, Sayı: 104-105, I’inci ve II’inci Teşrin 1933.

-----, “Mecmuamız, Demiryollarımız, Büyük Bayramımız” **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1934 , C: 10, Sayı: 109- 110.

-----, “Memleketimizde Şimendifercilik ve Demiryollar Mecmuası, **Demiryolları Dergisi**,C:6.,Sayı:61,1930.

-----, “Cumhuriyetin On Yılda Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 104-105, C:9, I. ve II. Teşrin 1933.

-----, “1931 Senesine Girerken 1930 Senesi Bizi Nasıl Bıraktı”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 77, C:6.,1931.

Fevzipaşa- Diyarbekir ve Sivas-Erzurum Demiryollarını Birleştiren İltisak Hattımız Sivas-Malatya Demiryolunu İşletmeye Açtık, **Demiryolları Dergisi**, İkinci Teşrin 1937,Sayı:153,C:13.

Feyzi, Özil,“Memleketimizde İmal Edilen İlk Türk Yolcu Vagonları” **Demiryolları Dergisi**, Sayı:424-425, C:37.,Mayıs-Haziran 1961.

Genel Müdürümüzün Basın Toplantısı, **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445.

Germeyanlıgil, Habib, “Lozan ve Ulaştırma”, **Demiryolları Dergisi**,C:21, Ekim 1947.

Germeyangil,Habib, “Güney Demiryollarımız ve Irak Demiryolları” **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1952.

Göktaş, Mete, “Atatürk ve Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi Atatürk Özel Sayısı**, Sayı: 454-455, C:10, Kasım-Aralık 1963.

Görkkey, Hayri, “Erzurum Yolunda” **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı.176-177,C:15.

-----, “Erzincan Yolunda Törenden Törene”, **Demiryolları Dergisi**, S.Kanun, 1939, Sayı:167,C:14.

Gülsoy, Ufuk, “Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu”, **Osmanlı (İktisad)**, Ankara.

Gürer Cahit, Akbulut Hüseyin, Çetin Sedat, “Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ulaştırma Politikalarının Demiryolu Açısından Değerlendirilmesi” **Uluslar arası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, C:1,13-15 Aralık 2006.

H.K. “Avrupa Kısmı-Rumeli Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1956, Sayı:62-63, C.:5.

-----, “Milli Demiryol İnşaat Politikamız ve Cumhuriyetin 17. Yılındaki Feyizli Verimleri” **Demiryolları Dergisi**, Sayı:187-188, C:16, Birinci Teşrin 1940.

-----, “Cumhuriyetimizin 18 inci Yılımı Kutlarken Refah ve Umran Ülkümüzün (Demirağları) na Umumi Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 197-200,C:17, Temmuz Birinci Teşrin 1941.

-----, “Demiryol Zaferlerimiz Karşısında Muhterem İsmet İnönü” **Demiryolları Dergisi**, S.Kanun, Sayı:167, C:14.

-----, “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşaa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, C:14. Sayı: 164- 165.

-----, “Kütahya- Balıkesir Demiryolunun İşletmeye Açıldığı (23 Nisan 1932) Gün”, **Demiryolları Dergisi**.

-----, “Fevzipaşa- Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu” **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165,C:14.

-----, “Cumhuriyetin 17. Yılının Feyizli Eserlerinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1940, Sayı 187 – 188, C:16.

-----, “Yeni Hatlar İnşaatı Serisinden Zonguldak- Kozlu Demiryolu”, **Demiryolları Dergisi**, I. Teşrin 1941, Sayı:197 – 200, C:17.

-----, “Çetinkaya İstasyonundan Şarka Devam Eden Sivas-Erzurum Demiryolu” **Demiryolları Dergisi**, İlk Teşrin 1937,Sayı:152,C: 13.

-----, “Kafkas Hatlarıyla Çabuk Birleşmek İçin Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaat Hızını Artırdı”, **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1938 Say: 160, C:14.

-----, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken Ankara-Erzurum Demiryolunun İnşaat Safhaları Hakkında Umumi Bir Etüd” ,**Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı: 176-177 C:15.

-----, “Ankara-Erzurum-Kafkas Demiryolu” **Demiryolları Dergisi**, Mayıs 1939, Sayı: 171, C:14.

-----, “Erzurum Garına Girerken” **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1939, Sayı:176-177 C:15.

-----, “Türkiye Cumhuriyeti Elinde Hakikatler Oluyor Diyarbakır Irak Demiryolu da Yapılıyor”, **Demiryolları Dergisi**, Mayıs 1938,Sayı:159,C:13.

-----, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikası ile Son Beş Sene İçinde İran ve Irak Hatlarının da İnşaatına da Başlandı.”, **Demiryolları Dergisi**.

-----, “Dicle’yi Aşan Demiryolumuz Diyarbakır – Cizre Hattı Irak Hududumuza Uzatılıyor”, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz-1941, Sayı.197-200,C:17.

-----, “Cumhuriyetin XVII. Yılında Diyarbakır-Irak Hattında İnşaat Faaliyeti”, **Demiryolları Dergisi**, Birinci Teşrin 1940,Sayı.187-188, C:16.

-----, “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergahla Mukayasesi”,**Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1940 – Temmuz 1941,C:17.

-----, “İran Hududumuza Doğru Uzatılmakta Olan Elâzığ – Van – İran Hudut Hattında Hummalı İnşaat Faaliyetlerinden”, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz 1941, Sayı:197-200, C:17.

-----, “Sivas-Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle” **Demiryolları Dergisi**, Şubat 1938,Sayı:156,C:13.

Hikmet, Ali, “Kütahya-Balıkesir Hattı İnşaat İkinci Kısım Dursunbey-Balıkesir Güzergahı Hakkında Umumi Bazı Malumat”, **Demiryolları Dergisi**, İkinci Kanun 1932, Sayı:83,C:7.

Hülagü, Metin,“Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”,**Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk,Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları,Ankara,2008.

H.Y., “Samsun-Sivas Demiryolu Havza da ve Havza’nın İnkılap ve Cumhuriyet Tarihinde Mevkii” **Demiryolları Dergisi**, I.ve II. Teşrin 1933, Sayı:104-105,C:9.

-----, “İnşası, Cumhuriyet Devrine Nasip Olan Demiryol Şebekemizden:Fevzipaşa-Diyarbakir ve Irmak – Filyos Hatları”, **Demiryolları Dergisi**, Mart-1933-1934,C:7.

Irmak-Çankırı Hattı, **Demiryolu Dergisi**, Mayıs-1931, Sayı:75,C:7.

Işıksaçan, Mustafa,“Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar” **Demiryolları Dergisi**,, Sayı: 434-435,1961, (Ayrı Basım).

İ.Çavlı, “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5,Sayı:6,Kasım 1938.

İkinci Türk Tarih Kurumu Kurultayı ve Cumhuriyet Nafiası, **Demiryolları Dergisi**, Sayı:151,C:13,Eylül 1957.

İmparatorluk Devrinin Demiryol İnşaat İmtiyazları Karşısında Cumhuriyet Devrinin Demiryol Politikası ve Gür Verimleri, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 166, C:14,Haziran 1938.

İstanbul’dan Medine’ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, **Albaraka Türk Yayınları**, İstanbul, 1999.

İstiklal Savaşı ve Türk Demiryolcuları, **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1959,C:6, Sayı:356-397.

İzmir-Kasaba ve Temdidi Hatları Satın Alındı, **Demiryolları Dergisi**, Mayıs – Haziran 1934, Sayı: 111-112, C:10.

J.Tuja, “Demiryolları ve Avrupa Bütünlüğü”, **Demiryolları Dergisi**, Çev:AsımSağiroğlu, Ekim-1956,Sayı:61,C:5.

Kahya, Esin, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Bellekten**, LII, (202),Sayı:209-218,1988,s.211.

Kalgay, Yakup, “Teker Nasıl Doğdu”, **Demiryolları Dergisi**, C:23, Sayı: 288-290, Aralık-1949.

-----, “Demiryollar Tarihinden Bir Kaç Yaprak”, **Demiryolları Dergisi**, C:21, Sayı: 254, Aralık-1947.

-----, “Cumhuriyetin 19. Yılında Demirağlarımız”,**Demiryolları Dergisi**,Temmuz-Haziran 1943.

-----, “Samsun-Sivas Hattı”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1930, Sayı:61,C:6.

-----, “ Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, I.Kanun 1939, Yıl:6, S.7.

-----, “Zonguldak-Kozlu Yolu İşletmeye Açıldı”, **Demiryolları Dergisi**,Temmuz 1942-Haziran 1943,Sayı:218-220,C:18.

-----, “Elazığ-Van-İran Hattı” **Demiryolları Dergisi**, I Teşrin-I Kanun 1945,Sayı:248-250,C:21.

-----, “Köprüağızı-Maraş Şube Hattını İşletmeye Açtık”, **Demiryolları Dergisi**,Ocak-Mart 1949, Sayı:279-281,C:23

-----, “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, **Demiryolları Dergisi**, II Teşrin II Kanun 1943, Sayı:224-226,C:19.

Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı İmparatorluğuna Bir Bakış” **Yapıt**, Sayı:5, 1984.

Kayseri-Ulukışla Demiryolu İncesu’ya Vardı, **Demiryolu Dergisi**, Şubat-1933,Sayı:96,C:8.

Keçeci, Hilmi, “İlk Lokomotifini Yapan George Stephenson” **Demiryolları Dergisi**, C.:21, Sayı: 248-250, Ekim-Aralık 1945.

Kodaman, Bayram, “Avrupa Emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğuna Giriş Vasıtaları (1838-1914)”,**Milli Kültür**, Haziran-1980.

Kömür Yolu Nasıl Açıldı?,**Demiryolu Dergisi**, Mart 1935 – Şubat 1936.

Kuran, Ercümen ,“Osmanlı İmparatorluğun’da Yenileşme Hareketleri”,**Türk Dünyası El Kitabı**,Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay.,C.I.,Ankara-1992.

Kuraner, İrfan, “Marshall Planı ve Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Mart 1949, Sayı:279-281,C:23.

Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması, Demiryolları Dergisi, 1 Haziran 1932, Sayı:88, C:8.

Kütahya-Balıkesir Hattı Hakkında Malumat, **Demiryolları Dergisi**,Mart 1929,Sayı:49,C:5.

M.F.D., “Kutlu ve Mutlu Çelik Bir Adım Daha”, **Demiryolları Dergisi**,Şubat 1937, Sayı: 144.,C:12.

Merdol, Arif,“ Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”,İlhan Tekeli, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**,.İletişim Yay., C.10,Ankara.

Milli Demiryolculuğumuzun XXI Yılı, **Demiryolları Dergisi** (236-238 Sayısının İlavesidir.),Alsancak Demiryolları Matbaası,İzmir,1944.

Nafia Vekili Ali, “Demiryollarını Devletleştiriyoruz İzmir-Kasaba Hattını nasıl Aldık?”, **Demiryolları Dergisi**,Temmuz 1934, Sayı: 113,C:10.

Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı, **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1953.

Nesimi, M., “Hat Hakkında Malumat”, **Demiryolları Dergisi**, Kanunisani 1928, Sayı:47,C:5.

Nöker, Mehmet, “Tülomsaş Dizel Lokomotif ve Dizel Motoru İmalat Projesi”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, Ankara,Aralık 1997.

Nurettin, Mehmet, “Elazize Vardığımız Zaman”, **Demiryolları Dergisi**, Eylül 1934,Sayı:115,C:10.

Nuzhet(Hareket Müdürü), “Cumhuriyetin Büyük Eserlerinden Milli Demiryolculuğumuz”,**Demiryolları Dergisi**, I.ve II. Teşrin 1933,C:9,Sayı:104-5.

On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri, Demiryolları Dergisi, Mart 1935-Şubat 1936, C:11.

Ortaylı, İlber, “Haydarpaşa- Bağdat”, **Demiryol Tren Çağı**, Yapı Kredi yay.,İstanbul,Mart-2003.

Öçman, Hale,“17-2-1960 Tarihinde Cer Dairesi Reisi Kamil Öçman Tarafından Bonn’da Verilen Konferans”, **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1960, Sayı:418-419.

Örölmekte Olan Demirağlarımız Üzerinde Bir Cevelan, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1937-Mayıs 1938.

Özakman,Haydar, “Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, Kasım-Aralık 1957, Sayı:382-383,C:33.

Özcan, M. Nazif -“Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde; Demiryol Tarihimize Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 381,C:6, Mayıs-Eylöl 1957.

-----, “Eskişehir Demiryol Fabrikalarında”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı:448-449,C:39,Mayıs-Haziran 1963.

Özyüksel Murat, “Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, **Osmanlı İktisad 3**,Yeni Türkiye Yay., Ankara.

Paksüt, Emin, “Cenup Demiryolları” ,**Demiryolları Dergisi**, Nisan-Mayıs 1948, Sayı:270-271,C:22.

Pamuk , Şevket, “Türkiye’deki İlk Demiryolu:İzmir- Aydın”, **Toplumsal Tarih**, 10 Ocak 1994.

Reşat, Sedat, “Ulukışla- Kayseri Hattı” ,**Demiryolları Dergisi**, 1.Birinci Kânun 1931, Sayı:82, C:7.

Sabri B., “Fevzipaşa Hattımızda”, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1929, sayı:49, C:5.

Samsun-Sivas Demiryolu, **Demiryolları Dergisi**, Kanunisani 1928, Sayı:47,C:5.

Samsun-Sivas Demiryolu (Amasya)da,**Demiryolu Dergisi**, Birinci Kanun 1933,Sayı:106,C:9.

1935 ve 1936 Seneleri Demiryolu İnşaatı , **Demiryolları Dergisi**, Mart 1935 – Şubat 1936, C:11.

Sezginer, Mukbil,“Onuncu Yıl”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 135-136, C:12, 23 Mayıs 1936.

-----, “Devlet Elinde Şark Demiryolları” **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1937, Sayı: 148,Cilt:13.

-----, “Devlet Demiryolları Memur Vaziyeti” **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

-----, “Mutahassıs Memur Yetiştirilmesinde Tutulan Usul”, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Sivas’ın İşletmeye Açılması Münasebetiyle İnönü’nün Sivas Nutku, **Demiryolları Dergisi**, 1. Kanun 1930, C:6, Sayı 66-70.

Son Beş Senede Devlet Demiryollarımız, **Demiryolları Dergisi**, İlk Kanun 1937,Sayı:154,C:13.

Son Beş Senede Devlet Demiryolları, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938 Sayı:164-165,C:14.

Soysal, İsmail, “Türk-Amerikan Siyasal Çizgilerinin Ana Çizgileri”, **Bellekten**, T.T.K.Yayınları,Nisan-1977,Sayı:162.

Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı?, **Demiryolları Dergisi**, Mayıs: 1937, Sayı:147, C.:13.

Şark Demiryolları Tarihi, **Demiryolları Dergisi**, 1 Son Kanun 1937,, Sayı:143, C:12.

Şark Demiryolları, Sirkeci Hattı, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1930, Sayı:61, C:6.

Şen, Leyla, “Merkez- Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğun’da Ulaştırma Sistemleri, **Kekibeç**, S.11,Ankara,2001.

Tamçelik Soyalp,“Osmanlı Dönemi Demiryolarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi , İktisadi Ve Sosyal Etkileri”,**Erdem**, No: 35, C: 12, Sayı: 35, Ankara.

Taneri, Nurettin, “Devlet Demiryolları Tekaüt Sandığı” **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, Sayı:164-165, C:14.

Temur, Mustafa, “Dağlar Delen Demir At”, **Kılavuz**,s.11,Şubat-Ankara,2004.

Tuna, Orhan, “Demiryollarının İçtimai ve İktisadi Hayattaki Yeri”, **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Mart 1960,Sayı:408-410,C.VIII.

Tunç, Ayfer “Kalkalı Çok Oldu”, **Demiryol Tren Çağı** , Yapı Kredi Yayınları ., Mart-İstanbul, 2003.

Tasarruf Devri (1946-1953), **Demiryolları Dergisi**, Ocak-Şubat 1963, Sayı:444-445, C:39.

Tekeli İlhan, İlkin Selim , “Türkiye’de Ulaştırma’nın Gelişimi”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**,İletişim Yay., C.10,Ankara.

-----, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, **Kekibeç**, Sayı:11, Ankara,2001.

Teoman, Nazım, “Türk Demiryolu Tarihi ve Baron Hirş” ,**Demiryolu Dergisi**, Mayıs: 1936, C.: 12, Sayı: 135- 136.

Türkiye Demiryolları Türk Milli Müdafaasının Belkemiği,**Demiryolları Dergisi**, C:12, Temmuz 1936, Sayı:137.

Türkiye’de Demiryollar İnşaat Tarihin Geçirdiği Evreler, **Demiryolları Dergisi**, 29 İlk Teşrin 1938, C.: 14, Sayı: 164-165.

Türkiye Demiryolları,Türk Müdafasının Belkemiği, **Demiryolları Dergisi**, 1 Temmuz 1936,C:12,Sayı:137.

Türk İstiklal Harbi İdari Faaliyetleri, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları,I.Baskı, Ankara,1975.

Türkiye Demiryolları, **Demiryolları Dergisi**, Mart 1929, Sayı :49, C:5.

Toğrol, Nezir,“Bursa-Mudanya Hattı Şirket Niçin Bu Hattı Terk etti Bu Hat İdame Edilebilirmi ve İstikbali Varmıdır?” **Demiryolları Dergisi**, Mart 1931, Sayı: 73, C:7.

Toydemir, Sait, “İstanbul-Edirne Demiryolunun Resmi Küşatı” **Demiryolu Dergisi**, Ekim 1951.

-----, “Türkiye’de Şimendöfer İnşası İkinci Fermanı 1856- 1956”,
Demiryolları

Dergisi, Kasım-Aralık 1956, Sayı:62-63, C.:5.

-----, “Tarihe Karışan Hat Mudanya-Bursa”, **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1952
– Eylül 1953.

Toprak, Zafer, “Demiryolu,Devlet ve Modernite”, **Demiryolu Tren Çağı**, Yapı
Kredi Yay.,İstanbul,Mart-2003.

Turgut, Muhittin, “ Demiryolarında Personel Politikası” **2. Ulusal Demiryolu
Kongresi**,Ankara,Aralık,1997.

Türkmen, Zekeriya, “Ordumuzun Tarihi Karakteri Işığında Atatürk’ün Türk Ordusu
Hakkında Düşünceleri”, **Atatürk Haftası Armağanı**,Ankara,1995.

Uyar ,Ali, “TCDD Limanlarının Kombine Taşımacılıktaki Yeri Ve Önemi,”
2.Ulusal Demiryolu Kongresi, Tisimat Matbaacılık,Aralık 1997.

Ülman, A.Haluk, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler”, **S.B.F.D.**,
C:XXIII,No:3, Eylül 1968.

Üner, Cemal, “Demiryolları Fabrikalarında Lokomotif İmalı” **Demiryolları Dergisi**,
Sayı:428-429,Eylül-Ekim 1961.

-----, Türkiye Milli Sanayi Sergisinde Demiryol Pavyonu, **Demiryolları
Dergisi**, Sayı:392-393,Eylül-Ekim 1958.

-----, “Türk Demiryollarının Tarihçesi” **Demiryolları Dergisi**, Temmuz-
Ağustos 1963, C.:6, Sayı:450-451.

-----, “Ulaştırmanın Önemi ve Ulaştırma Vasıtaları”, **Demiryolları Dergisi**,
C:9, Sayı: 424-425, Mayıs-Haziran 1961.

Quataert, Donald, “19 Y.Y’da Osmanlı İmparatorluğu’nda
Demiryolları”,**Tanzimat’tan Cumhuriye’te Türkiye Ansiklopedisi**,İletişim Yay.,
C.VI.,1985.Ankara.

V.Engelmaan “Türkiye Doğu Demiryollarını İnşa Ediyor Yeni İnşa Programının
Önemi”, Çev:Ş.Boray, **Demiryolları Dergisi**, 1 Mart 1936, Sayı:133,C:12.

Yabancı Gözü İle Şark Demiryollarının Satın Alınması, **Demiryolları Dergisi**, Nisan 1937, Sayı: 146, C:13.

Yakup, Hüseyin, “Cumhuriyet Bayramımızın 10’uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, I. ve II. Teşrin 1933.

-----, “Demiryollarımız ve Büyük Sanayi” **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1934, Sayı: 114, C:10.

-----, “Kuvvetli Bir Azim Dinlenmeyen Bir Gayretle Demiryollarımız Her Gün Biraz Daha Uzamaktadır”, **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1933, Sayı:98-99, C:9.

9., Sayı:104-105.

-----, “Demiryollar Mecmuası Bugün Onuncu Yaşına Girdi”, **Demiryolları Dergisi**, Mart-Nisan 1934, Sayı:109-110, C:10.

-----, “Ve Demiryollarımızın Halk Terbiyesi Üzerine Tesirleri”, **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1933, Sayı:102, C:9.

-----, “ Samsun-Çarşamba Hattı Ve Terme’ye Temdidi – Samsun-Sahil Hattının Bafra’ya Temdidi”, **Demiryolları Dergisi**, Haziran 1931, Sayı:76, C:7.

-----, “Demiryollarımız ve Büyük Sanayi” **Demiryolları Dergisi**, Ağustos 1934, Sayı: 114, C:10.

Yalçın, Ömer, “Türk Şimendifercileri Milli Mücadele Günlerinde Zafer İçin Nasıl Çalıştılar”, **Demiryolları Dergisi**, Ekim 1947, C:21, Sayı:264.

Yalçuk, Safa, “Sayın Umum Müdürümüzün Fortrafik Mevsimi Dolayısıyla Teşkilata Tamimi” **Demiryolları Dergisi**, Ekim-1957, Sayı:381, C:6.

Yamaner, Reşat, “Cumhuriyetin 26. Yılında Devlet Demiryolları”, **Demiryolları Dergisi**, C:23, Sayı: 288-290, Aralık-1949.

Yamaner,Reşat, Kaşıkçıoğlu, Hilmi, “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu Easalarının Yabancı İşletmelerle Mukayesesi” **Demiryolları Dergisi**, Ekim-1952.

Yamanlı, Rifat, “Diyarbakır-Cizre Hattında Sinan İstasyonunun İşletmeye Açılması”, **Demiryolları Dergisi**, Temmuz-1941, Sayı.197-200,C:17.

Yaschkey, Gatthard, “Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemini Bir Yabancı Nasıl Anlatıyor?”, **Demiryolları Dergisi**,Çev: Ş.Boray, 1 Şubat 1936, C.: 11, Sayı: 132.

Yavuz, Ünsal,“Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”,**Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları,Ankara,2010.

Yazıcı, Necdet, “Demiryollarımızda 1. ve 2. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1972), **Kardelen**, Ocak-Şubat-Mart 1998.

-----, “Demiryollarımızın 1954-1960 Dönemindeki Bütçeleri ve Yatırımları” **Kardelen**, Nisan-Mayıs-Haziran 1997.

-----, “ 1970-1986 Arası Genel Hatlarıyla Demiryollarımız” **Kardelen**, Ekim-Kasım-Aralık 1998.

-----, “1970 Sonrası Dünya Demiryolu Sistemlerinde Yüksek Hızlı Tren Teknolojileri 1”, **Kardelen**, Nisan-Mayıs-Haziran 1999.

-----, “1970 Sonrası Dünya Demiryolu Sistemlerinde Yüksek Hızlı Tren Teknolojileri 2”, **Kardelen**, Ocak-Şubat-Mart 2000.

-----, “1970-1986 Arası Demiryolu Çalışmalarında Ankara-İstanbul Arası Hızlı Tren Projesi”, **Kardelen**, Temmuz-Ağustos-Eylül 1998.

-----, “Türkiye Cumhuriyeti’nin Kuruluşu Yıllarında Demiryolu ve Ulaştırma Politikası”, **Kardelen Dergisi**, Temmuz-Eylül 1995.

Yıldırım, Seyfi,“Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara,2010.

Zengin, Servet, “Demiryolları 30 Yaşına Basarken(23-Mayıs 1927/23- Mayıs 1956)”, **Demiryolları Dergisi**, Sayı: 56-60, Mayıs-Eylül 1956.

E.Sürelı Yayınlar

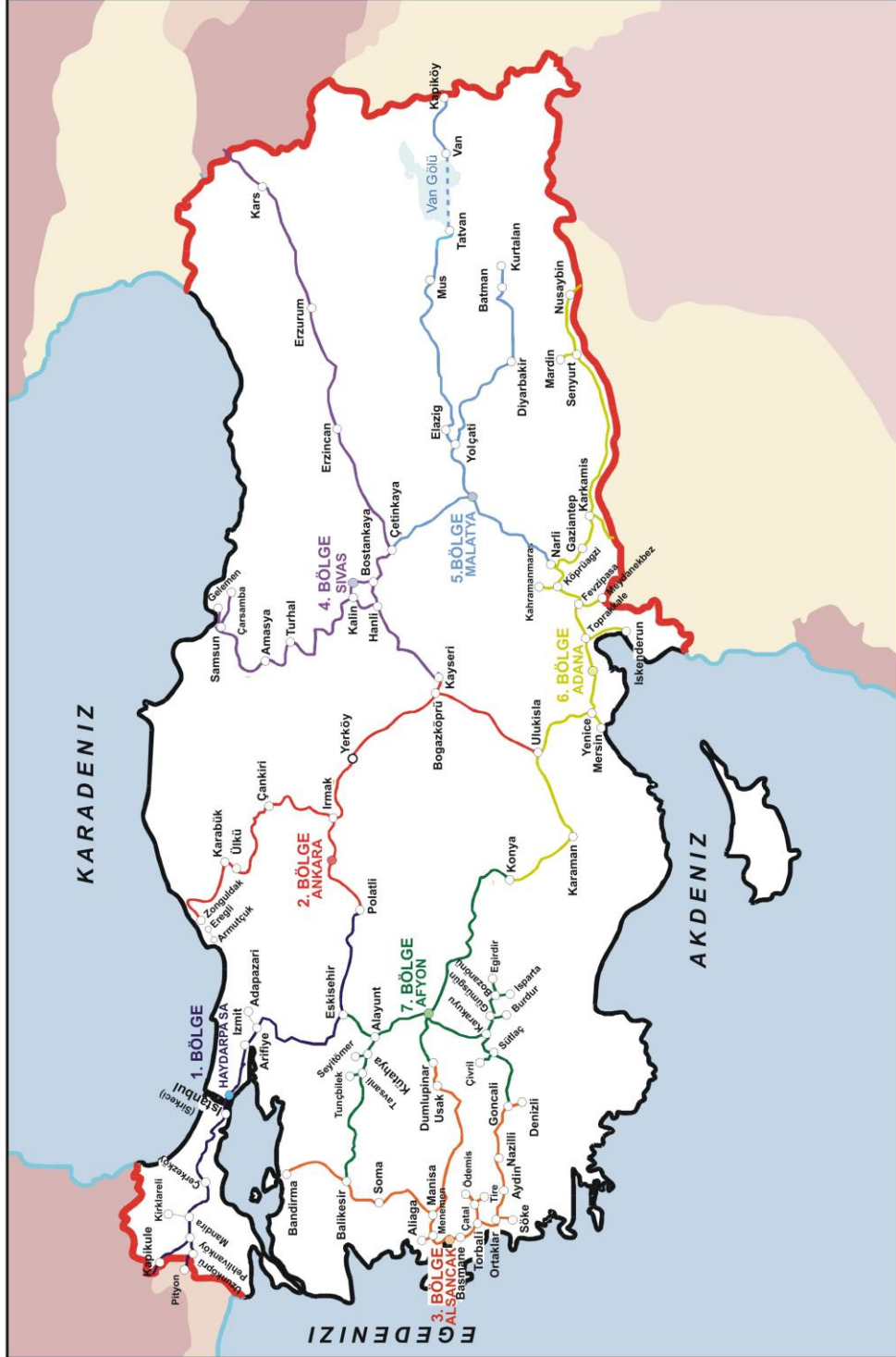
Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Bayındırlık İşleri Dergisi

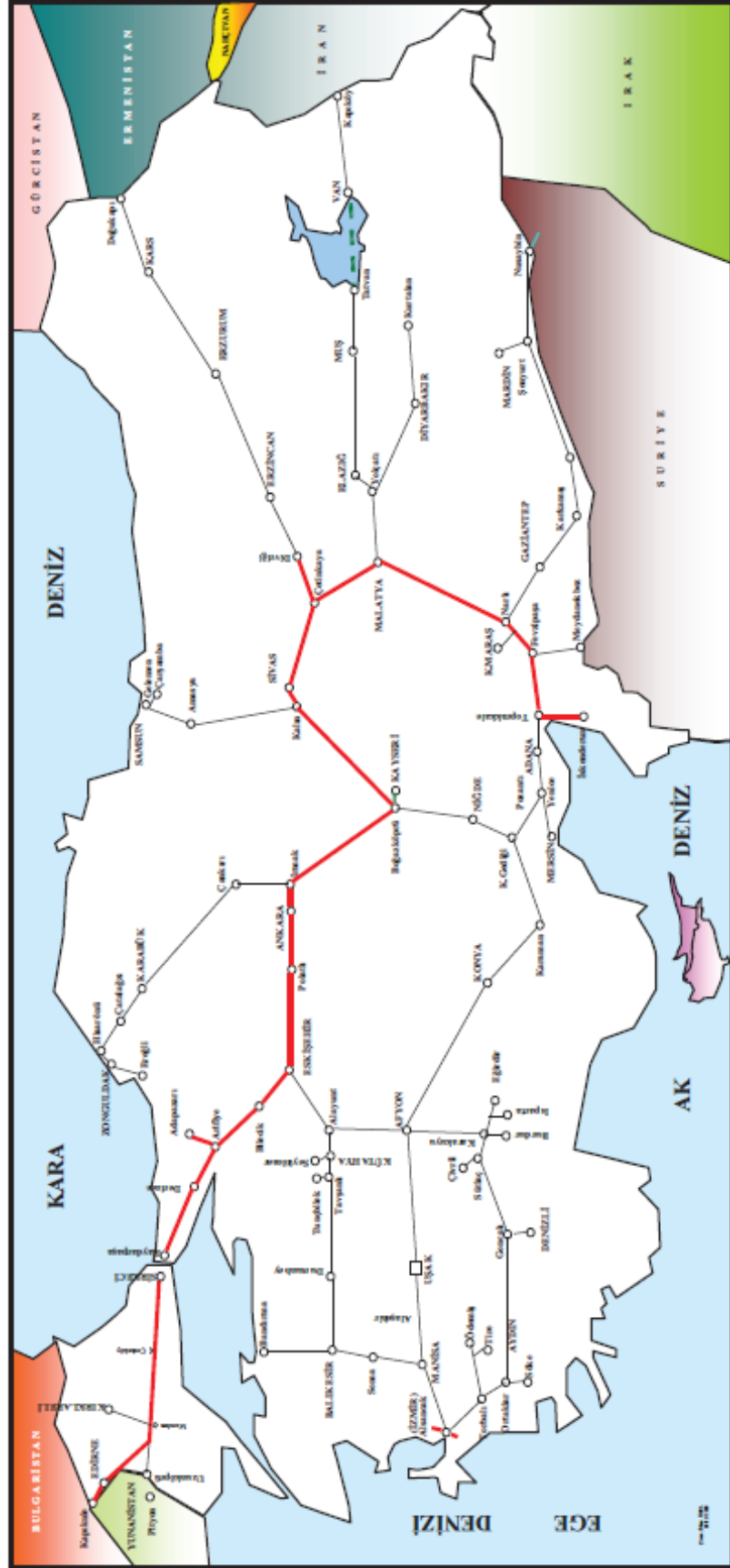
Demiryolları Dergisi

EKLER

TCDD DEMIRYOLU ŞEBEKESİ

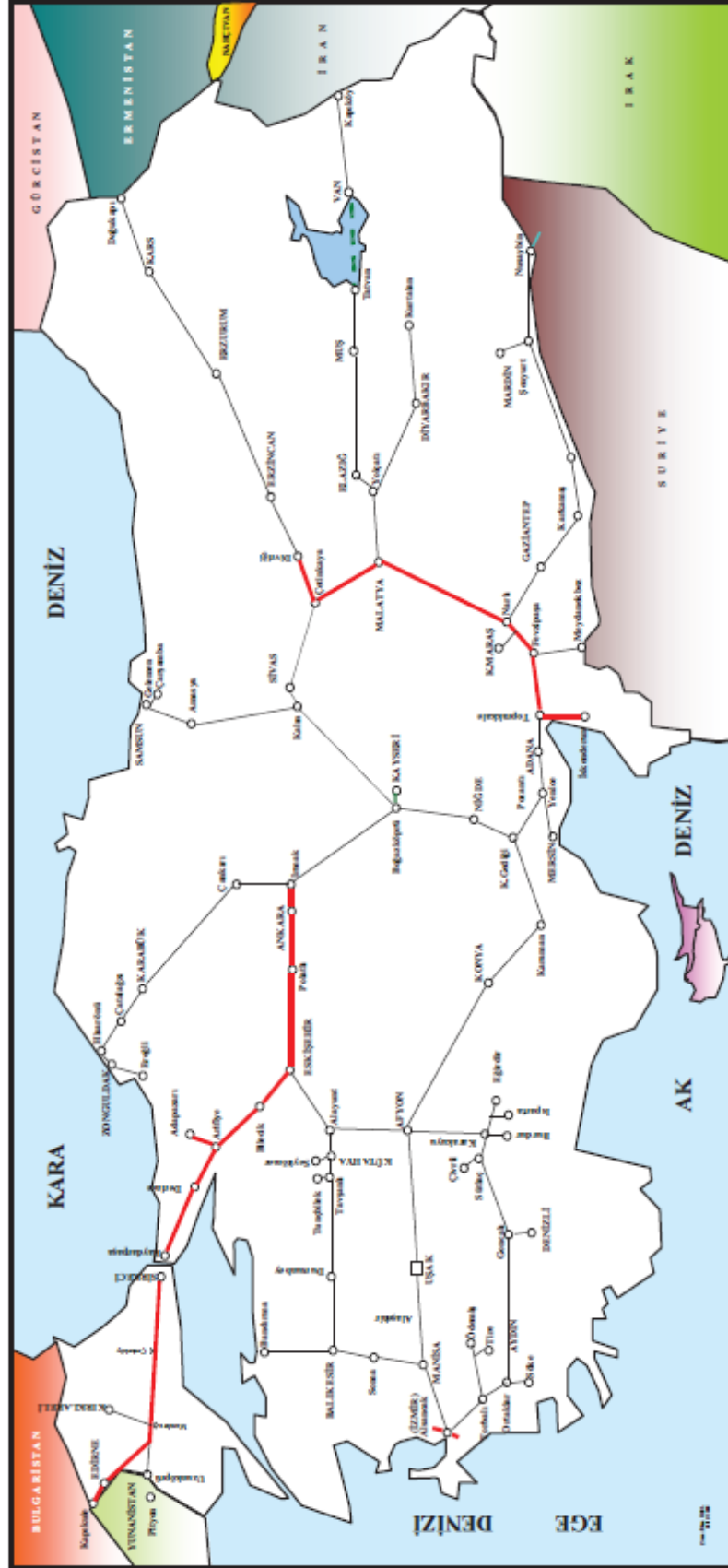


TCDD TELEKOMÜNİKASYON KABLO ŞEBEKESİ



— ELEKTRİFİKASYONSUZ HAT
 — ELEKTRİFİKASYONLU BÖLGE

TCDD TELEKOMÜNİKASYON KABLO ŞEBEKESİ



HIZLI TREN HATLARI

