

CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU İNŞAATLARININ MALİ KAYNAKLARI VE İLK İÇ BORÇLANMALAR (1923-1950)

Yrd.Doç.Dr. İsmail YILDIRIM*

Cumhuriyet'in demiryolu politikası herşeyden evvel inşa politikasına dayanıyordu. Ancak demiryolu inşaatları ise oldukça fazla harcama gerektiren yatırımlardı. Demiryollarını ülkenin en önemli sorunu olarak gören Cumhuriyet yöneticileri, bu sebeple daha ilk günlerden itibaren bütün gayretlerini ve para kaynaklarının önemli bir kısmını demiryolu inşaatlarına ayırmışlardır.

Araştırdığımız dönemde, Türkiye'de inşa edilen demiryollarının mali kaynaklarını, büyük ölçüde yerli kaynaklar oluşturmuştur. Gerçi Cumhuriyet yöneticileri prensip itibariyle yabancı sermayeden faydalanmak taraftarıydılar. Ancak yabancı sermayenin makul ve meşru şartlar altında, ülkenin mali ve iktisadi politikasına uygun bir şekilde çalışmak şartıyla ülkeye gelmesi istenmekteydi. Bu konuda Mustafa Kemal 1 Mart 1923'te T.B.M.M.'yi açış konuşmasında şöyle demektedir: "Efendiler, demiryollar ve limanlar ve mümasilleri gibi pek muhtaç olduğumuz tesisatı cesimenin yeniden inşa ve işletilmelerindeki siyasetimiz, kavanini hazıra ve müstakbelimize tabi olmak ve bu babda kabul ettiğimiz milli prensiplere te-tabuk etmek şartıyla müracaat edecek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir"¹. Fakat bu dönemde yabancı sermayenin ülkeye gelmesi mümkün olmamıştır. Ancak 1927'den itibaren yabancı kredilerden faydalanabilme imkanı doğmuştur.

* Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.
1. M. Kemal Atatürk, *Söylev ve Demeçler I*, Ankara, 1989, s. 313.

1923-1950 döneminde Türkiye'de inşa edilen demiryolları genellikle devlet bütçesinden finanse edilmiştir. 1933'te demiryolları nişaatları için iç borçlanmaya gidilerek demiryolu inşaatlarına yeni bir mali kaynak yaratılmıştır. Mali kaynaklardan bir diğerini ise, 1933'te bir Türk inşaat şirketinin devlete açtığı orta vadeli kredi oluşturmaktadır. Milli sermaye ise ancak 36 km'lik Samsun sahil demiryolu inşaatının gerçekleştirerek çok az bir katkıda bulunabilmiştir. Yabancı sermayeden faydalanamayan Türkiye Yabancı inşaat şirketlerinin açtığı orta vadeli kredilerden yararlanabildi.

Görüldüğü gibi 1923-1950 döneminde demiryolu inşaatlarının mali kaynaklarını bütçe iç borçlanma, yerli kredi, milli sermaye ve orta vadeli yabancı krediler oluşturmaktadır.

1. Bütçe

1923-1950 döneminde Türkiye'de inşa edilen demiryollarının en önemli mali kaynağını devlet bütçesi oluşturmuştur. 23 Mart 1924'te kabul edilen Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolunun inşasına dair kanun ile T.B.M.M. bu demiryolunun yapımı için 2738000 liranın bütçeden harcanması konusunda hükümete yetki vermişse de sonradan bu hattın yapımından vazgeçilmiştir. Yine 23 Mart 1924'te kabul edilen kanun² ile Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarının inşası için 5 yılda harcanmak ve her yıl harcanacak miktarın bütçeye konulması ile 65 milyon lira ödenek verilmiştir. Adı geçen bu iki kanun Türkiye'de demiryolları inşasına ve inşaatlara yapılacak harcamaların bütçeden karşılanmasına dair çıkarılan ilk iki kanundur. Bu kanunları diğer hatların inşasına dair kanunlar izlemiştir.

Yapılacak olan hatların inşalarına dair kabul edilen kanunlarda, yapılacak olan harcama ve harcama süresi açıkça belirtilmiştir. İnşa edilen

2. 23 Mart 1924 Tarih ve 449 Numaralı Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşası Hakkında Kanun. Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi Kavanin Mecmuası, Cilt 2, s. 286-287.

demiryoluna verilen ödenek yetmediği takdirde ek ödenek verilmek suretiyle hattın yapımı gerçekleştirilmekteydi³.

1924–1926 yılları arasında demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler Nafia Vekaleti bütçesi içinde yer almıştır. 23 Mayıs 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin kurulması ile 1927–1930 döneminde demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler bu idarenin bütçesinde gösterilmiştir. Ancak 1 Haziran 1931'de Demiryollar İnşaat Dairesi'nin, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'nden ayrılarak Nafia Vekaletine bağlanması üzerine demiryolları inşaatları için ayrılan ödenekler tekrar Nafia Vekaleti bütçesinde gösterilmeye başlanmış ve bu durum 1950 yılına kadar devam etmiştir.

Ancak demiryolları inşaatlarının devlet bütçesinden finanse edilmesi sık sık eleştiri konusu olmuştur. Özellikle demiryolu inşaatlarının ülke geneline yayılması ve bütçeden ayrılan ödeneklerin artması ile 1930'a gelindiğinde bu eleştiriler daha da artmıştır.

Merkez Bankasının kurulması imkanlarını araştırmak üzere Türkiye'ye gelen Alman Karl Müller⁴ bu konuda hükümete sunduğu raporunda Hükümetin demiryolu inşaatlarını devlet bütçesinden karşılamasını uygun bulmakla birlikte, demiryolları hatlarının mevcut durum itibariyle iktisadi olmadığı ve herhangi bir iktisadi gelişme ihtimali olmadığı müddetçe, hatların sağlayacağı iktisadi faydaların sınırlı kalacağını dolayısı ile hatların inşası için borçlanmaya gerek olmadığını belirtmiştir⁵. K. Müller yine aynı

3. Örneğin Diyarbakır'dan Irak ve İran sınırlarına kadar yapılacak olan demiryolları için 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 numaralı kanun ile 50 milyon ödenek verilmişken ödenek yetmediği için 2 Aralık 1944 tarih ve 4643 numaralı kanun ile 40 milyon lira ek ödenek verilmiştir.

4. 1929 yılı başlarında Türk Hükümeti Merkez Bankasının kurulması imkanlarını araştırmak için Reichsbank başkanı Hjalmar Schacht'ı Türkiye'ye davet etmiştir. H. Schacht işlerinin çokluğu nedeniyle gelememiş, çalışma arkadaşı Karl Müller'i tavsiye etmiştir. Davet üzerine Nisan 1929'da Türkiye'ye gelen K. Müller Ocak 1930'da hazırladığı raporu Maliye Bakanlığı'na sunmuştur. Bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara, 1983, s. 110–111.

5. Karl Müller, Türkiye'de Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankasının Tesisi hakkında Mütalaname, Ankara, 1930; İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara, 1983, Ek No: 3, s. 602, 603.

raporunda kısa bir zamana sığdırılan demiryolu inşaat programının devlet bütçesinden karşılanmasının da zor olacağını belirterek, demiryolu masraflarında kısıntı yapılması gerektiğini ifade etmiştir.

1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası da "demiryolu siyasetinin basitleştirilmesi için, bu işin uzun vade ile ödenmesi şartıyla yabancı sermayeye bırakılması"⁶ programına alarak demiryolu inşaatlarının bütçeden finanse edilmesine karşı çıkmıştır. Parti lideri Ali Fethi (Okyar) Bey bu konuda "Açıkça söyleyeyim, bu ülkede demiryolu yapılmasını diyen yoktur; demiryolları yapılmalıdır. Lakin fazla masraflar kısılmalıdır, mali gücümüzü aşmamalıdır. Bilhassa masrafları bugünkü hatlardan istifade edecek müstakbel nesillere taksim ve tahmil etmek vasıflarını aramak lazımdır"⁷ diyerek demiryolu inşaatlarına yapılan harcamaların uzun yıllara yayılmasını istemektedir.

Başbakan İsmet İnönü demiryolu politikası konusunda kendisine yöneltilen eleştirilere 30 Ağustos 1930'da Ankara-Sivas hattını açış konuşmasında cevap vermiştir⁸. İnönü bu konuşmasında; "Yol mahrumiyeti bu milletin asırlardan beri en köklü derdidir... Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet; milli müdafa ve milli siyaset meselesi, asırların mahassalası olan milli istiklalın muhafazası meselesidir... Bir millete milli vahdet ve milli mevcudiyetin çaresi olan tedbir her mülhaza ve her ihtiyaca tekaddüm eder. Bu tedbirin bir gün tehiri afolunamaz, tamir olunmaz bir hatadır"⁹ diyerek demiryolu politikasının zorunluluğunu belirttikten sonra devlet bütçesinden demiryolu yapılmasını şöyle açıklamıştır: "Evvela şurasını bilmelidir ki, bir milletin gayri kabili tehir olan milli ihtiyacının teminini evvelemerde o devletin hazinesinden aramak gayri kabili içtinaptır. İhtiyacımız tehir edilmezse, alemin o ihtiyacı bir gün geçirmeksizin temin etmeğe çalışmasında ne sebep vardır... Demek

6. M. Arslan Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara, 1948, s. 92.

7. **Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1930.

8. İsmet İnönü'nün 30 Eylül tarihli Sivas konuşmasının tam metni için bkz. **Demiryolları Mecmuası**, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 270-285.

9. **Demiryolları Mecmuası**, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 272-273.

ki, gayri kabili tehir milli ihtiyaç için milletin ancak bila kaydü şart tasarruf ettiği kendi kesesinden para araması gayet tabidir"¹⁰.

İsmet İnönü bu açıklamalarından sonra da 1923'ten 1929'a kadar olan dönemde siyasal ve iktisadi durumun, yabancı sermayenin gelmesine elverişli olmadığını ifade ettikten sonra: "Bu sene 1930'dayız. Görüyor musunuz harici istikrazla bittabi milli mevcudiyetimizi muhafaza ederek şimendiferlerimizi yapmak isteseydiniz işte bu güne kadar daha bir metre için kazma vurmamış olacaktınız"¹¹ diyerek kendi politikasının doğruluğunu ortaya koymaktadır.

İnönü, Ali Fethi Bey'in bütün yükün bir nesle yükletilmesi şeklindeki iddialarına ise şöyle cevap vermektedir: "Memleketin bütün yükünü bir nesle yüklettiğimden şikayet olunuyor ve çok gösterişli bir fikir üzere bir çok nesle yükletilmesi lüzumundan bahsolunuyor... Uzun maddi istikraz demek olan bu tedbirin şimdiye kadar tatbikine maddeten imkan olmadığına kani iseniz, bu itirazın dermiyanına sebep ve hikmet kalmaz. Fakat ben size haber vereyim ki imkan olsa da bizim bu nesle yüklettiğimiz yüklere, gelecek nesiller laaka! bu kadar tahammül etmeğe mecburdurlar"¹².

Demiryollarının devlet bütçesinden yapılmasına diğer bir eleştiri de Fransız, Charles Rist'ten gelmiştir¹³. Rist, raporunda: "İç ve dış borçlanma yollarının ikisine de başvurmanın imkan dışı oluşu, Türk Hükümeti'ne bu sistemi zorunlu kıldı... Cumhuriyet'in mali durumu göz önüne alındığında, bugüne kadar Türkiye'de bayındırlık işlerinin finansmanı, muhtemelen başka türlü düşünülmececek şartlarda yapılmıştır. Ancak ne var ki bu finansmanı aynı temeller üzerinde sürdürmenin getireceği ciddi sakıncaları

10. Demiryolları Mecmuası, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 274-275.

11. Demiryolları Mecmuası, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 278.

12. Demiryolları Mecmuası, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 279.

13. Türkiye'nin iktisadi ve mali durumunu incelemekle görevlendirilen C. Rist'e 1 Haziran 1930'da Ankara'ya gelerek yaptığı incelemelerden sonra hazırladığı raporu 15 Eylül 1930'da Maliye Vekaleti'ne sunmuştur. Bkz. İhan Tekeli, Selim İkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, s. 141-142.

görmemezlikten gelemeyiz... Kanımızca şimdiye kadar Türk Hükümeti tarafından benimsenen bayındırlık işlerine ilişkin finansman yöntemleri tümüyle değiştirilmelidir"¹⁴ diyerek demiryolu yapımlarının finansmanının yabancı sermayeye bırakılmasından yanadır.

İmkanları kısıtlı bir devletin bütçesinden demiryolu yapılmasının sakıncaları, T.B.M.M'de de sık sık eleştirilen bir konu olmuştur. 1932 mali yılı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü bütçesi hakkındaki görüşmelerde bu konuyu gündeme getiren eski Nafia Vekili Sırrı (Day) Bey: "Hiç bir devletin bütçesinden inşaat yapıldığı yoktur. Böyle, devlet bütçesinden inşaat yapılmaz. Bu usul yalnız biz de ve birde Sovyetlerde vardır. Halbuki gerek limanların ve gerek demiryollarının bir an evvel yapılması, başlıca ülkelerde olduğu gibi mutlaka hariçten istikrazla yapılmalıdır... Bu iktisadın bir sonucudur"¹⁵ demek suretiyle hükümetin politikasını eleştirmektedir.

Ancak bütün eleştirilere rağmen başka çare bulamayan hükümet, demiryollarının devlet bütçesinden yapılmasına devam etmiştir.

Demiryolu inşaatlarına bütçeden ayrılan ödeneklere gelince, bu ödenekler Tablo 5'te gösterilmiştir. Yalnız bu ödenekler mali yılbaşında verilen ödenekler olup, ek ödenekler buna dahil değildir. Örneğin tabloda 1927 yılı ödeneği 21. 740.000 lira görülmekteyse de bu miktar daha sonra artırılarak 25.990.000 liraya çıkarılmıştır¹⁶.

Tablo 5'te görüldüğü üzere demiryolu inşaatlarına, daha Cumhuriyet'in birinci yılı dolmadan genel bütçenin %6.97'si oranında bir öde-

14. M. Charles Rist, "Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne rapor (Paris 15 Eylül 1930)", İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1929 Dünya Buharında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, s. 646-647.

15. Sırrı (Day) Bey'in konuşması için bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 4, Cilt 3, s. 306.

16. 2 Aralık 1932 Tarihli Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresinin 1927 Yılı Son Hesabına Dair Yapılan Mutabakat Beyannamesi Hakkında 3/232 Numaralı Divanı Muhasabat Riyaseti Tezkiresiyle Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'nün 1927 Senesi Hesabı Kâtisi Hakkında 1/114 Numaralı Kanun Layihası ve Divan Muhasebat Encümeni Mazbatası, Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 4, Cilt 13, Sıra No: 82, s. 7.

nek verilmiştir. Demiryolu inşaatları, esas itibariyle 1927'den itibaren hızlandığı için, 1927-1931 döneminde demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler oldukça fazla artmıştır. 1928'de devlet bütçesinin 13.98'i demiryolu inşaatlarına ayrılırken, bu oran 1930'da 12.57 çıkmıştır. Ancak 1929 dünya ekonomik buhranın etkileri Türkiye'yi de sarmış ve 1932'de devlet bütçesinden demiryolları inşaatlarına ayrılan pay %4.14'e düşmüştür. 1933'te, buhranın etkisinin azalmasıyla bütçeden demiryolları inşaatlarına ayrılan pay, tekrar artmışsa da 1920'lerin sonundaki miktara hiçbir zaman ulaşamamıştır.

1937 bütçesinde, demiryolları inşaatları için %3.84 oranında 8.879.501 lira ödenek ayrılmasını, Nafia Vekili Ali Çetinkaya şöyle açıklamaktaydı: "Bu sene fevkalade olarak, ordunun bir takım ihtiyaçlarını karşılamak zarureti; şoseler, köprüler ve belki demiryolu hizmetlerinin yapılması için bütçemize fazla ödenek konamamıştır"¹⁷. Ancak bu dönemde bazı zorunluluklar karşısında 1936'dan 1940'a kadar toplam 49.211.000 lira ek ödenek verilmiştir¹⁸.

Savaş yıllarında ise demiryolları inşaatlarına ayrılan ödenekler iyice azalmış, dolayısıyla demiryolu inşaatları durma noktasına gelmiştir. 1941'de bütçeden %2.12 oranında pay ayrılması üzerine Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy T.B.M.M.'de 28 Mayıs 1941'de yaptığı konuşmada "Savaş bütün şiddetiyle devam ederken elbette bizim faaliyetlerimizin istikametleri değişmiştir"¹⁹ diyerek demiryolu inşaatlarına ayrılan payın azlığını açıklamıştır. Savaşın sonrasına doğru bu pay iyice azalmıştır. 1944'te demiryolu inşaatlarına ayrılan 8.097.761 liralık ödenek, bütçenin ancak %0.85'i kadardı. Bu oran araştırdığımız dönemde demiryolu inşaatlarına bütçeden ayrılan en az paydır.

17. Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın Konuşması için bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 5, Cilt 18, s. 268.

18. Maliye Vekili Fuat Agra'nın 27 Mayıs 1940 tarihli konuşması. Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 6, Cilt 11, s. 273.

19. Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un 28 Mayıs 1941 tarihli konuşması için bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 6, Cilt 18, s. 239.

Tablo 1'de görüldüğü üzere İkinci Dünya Savaşı sonrasında bütçeden demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler miktar olarak artmış ise de bütçe içindeki pay artmamıştır. 1946'da %2.09 olan 1950'de %1.62'ye düşmüştür. Bunun en önemli sebebi ise İkinci Dünya Savaşı sonrasında özellikle de 1948'den itibaren karayollarının demiryollarına tercih edilmesidir.

Tablo 1: Demiryolları İnşaatları İçin Mali Yılbaşında Verilen Ödenekler (1923-1950)

Yıl	Bütçe	Demiryollarına	Demiryollarına verilen
		Verilen	ödeneklerin Bütçe
		Ödenekler	İçindeki Payı (%)
1924	140.433.369	9.800.000	6.97
1925	183.046.854	11.558.000	6.30
1926	190.103.544	12.858.000	6.70
1927	194.454.619	21.740.000	11.17
1928	207.169.338	28.975.000	13.98
1929	220.408.481	28.200.000	12.79
1930	222.646.523	27.994.767	12.57
1931 (11 Aylık)	186.582.005	21.281.382	11.40
1932	169.146.747	7.009.158	4.14
1933	170.474.794	11.109.158	6.51
1934	184.075.636	8.666.977	4.70
1935	195.011.053	8.061.165	4.10
1936	212.755.580	7.221.021	3.30

DEMİRYOLU İNŞAATLARININ MALİ KAYNAKLARI 611

1937	231.017.776	8.879.501	3.84
1938	249.954.020	10.892.040	4.35
1939 (1)	319.981.192	17.471.000	5.46
1940	378.398.321	19.781.000	5.22
1941	309.740.396	6.571.841	2.12
1942	394.326.938	6.671.841	1.69
1943	486.717.349	8.127.761	1.66
1944	952.434.417	8.097.761	0.84
1945 (7 Aylık)	603.404.824	10.089.000	1.67
1946	990.572.884	20.743.550	2.09
1947	1.136.215.530	21.715.688	1.91
1948	1.243.551.197	22.432.588	1.80
1949	1.371.875.627	25.755.588	1.87
1950	1.487.208.563	24.208.720	1.62

(1) 1939 ve 1940 ödenekleri ek ödeneklerdir. Bütçe ile ödenek verilmediğinden Demiryolları inşasına 1939'da 30.05.1939 Tarih ve 3628 Numaralı Kanunla verilen 58.917.000 lira ödenekten, 1940'da 30.05.1940 Tarih ve 3849 Numaralı Kanun ile verilen 109.922.000 ödenekten ayrılmıştır. Devlet Demiryolları inşasına bütçeden ayrılan ödeneğin bütçe içindeki payı hesaplanırken ek ödenekler bütçeye dahil edilmeden hesaplanmıştır.

Kaynak : 1923-1950 Bütçe Kanunları

2. İç Borçlanma

Cumhuriyetin ilk on yıllık süresinde Cumhuriyet Hükümeti, önemli bir dış borç yükü altında bulunduğundan dış borçlanmayı, gerekli şartlar oluşmadığı için de iç borçlanmayı uygun görmemiş, gerekli şartların tesisini ve bilhassa bu konuda halkın güvenini kazanmayı beklemiştir. 1923'ten 1933'e kadar geçen devrede borçlanma için gerekli siyasi, iktisadi, mali ve psikolojik şartları hazırlamış ve ilk borçlanma 1933 yılında ülke ekonomisinden önemli rolü olan kalkınmanın ilk safhasında ön planda gelen demiryolu inşasında kullanılmak amacıyla yapılmıştır.

1923'ten itibaren demiryolu inşaatları bütçeden karşılanarak yapılıyordu. Fakat 1929 Dünya Ekonomik Buhranı dolayısı ile artık bütçe ülke ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma geldi. Dönemin başbakanı İsmet İnönü: "Bir acı gerçeği açıkça söylemeliyim. Bütçemiz mümkün olan had-den daha azına kadar indirilmiştir. Büyük ve pek önemli olan devletimizin vaziyetine ve ihtiyaçlarına yetmemektedir"²⁰. diyerek durumu açıkça belirtmişti. Her şeye rağmen Cumhuriyetin ilk 10 yıllık döneminin sonunda, hükümetin gayretleri ile ülkede önemli ilerlemeler sağlanmış, bunun yanında halkın tasarruf düşüncesi gelişmeye başlamıştı. Mevcut imkanlarla demiryolu politikasını gerçekleştiremeyeceğini anlayan hükümet, halkın tasarruflarından istifade etmekte gecikmemiştir. Takip edilen demiryolu politikasının bir an evvel sonuca ulaşabilmesi için, iç borçlanma en uygun bir yol olarak seçilmiştir.

a. 1933 Ergani Borçlanması

Yapımına 1927'de başlanan Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 435. km'sinden 505. km'sine kadar olan 70 km'lik bölümü sözleşme dışında kalmıştı. Halbuki bu hat siyasi ve iktisadi açıdan oldukça önemliydi. Özellikle Ergani madenlerinin işletilmesinden çok fayda sağlanacaktı. İşte bu düşünceyle ilk iç borçlanma Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşasında kul-

20. İsmet (İnönü) "Memleketi İmar Edecek Sermaye", *Ülkü*, Cilt 2, Sayı 11, 1. Kanun 1933, s. 54.

lanılmak üzere 12 Ocak 1933 tarih ve 2094 numaralı kanun ile gerçekleşti. Bu kanunla tahviller üç tertipte çıkarılarak 12 milyon lirayı geçmeyecektir. Tahvillere % 5'i faiz ve % 2'si ikramiye olmak üzere % 7 faiz verilecektir. İkramiye çekilişleri noter huzurunda yılda iki defa yapılacaktır. her türlü resim ve vergiden muaf olan bu borçlanma 16 Nisan 1953'ten itibaren 20 yılda ödenecektir.

Fakat Osmanlı Devletinin son zamanlarında yapılan 18 milyon liralık iç borçlanmanın başarısızlığı ve halk üzerindeki olumsuz etkisi yüzünden Ergani borçlanmasına gidilirken çok dikkatli davranılmış ve borçlanma Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti etrafında milli bir kampanya haline getirilmiştir²¹.

4 milyon liralık birinci tertiple gerçek değeri 100 lira olan ve 95 liraya satılan tahviller 1 Nisan 1933 ile 30 Nisan 1933 tarihleri arasında satışa çıkarılmıştır²². Borçlanmanın ilk tertibi başarı ile sonuçlanmış ve yalnız İstanbul'da 1 milyon liralıktan fazla tahvil satılmıştır²³. Ülke genelinde ise 6.555.000 liralık bir taleple karşılanmıştır²⁴.

İkinci tertip tahvillerin satışına 9 Aralık 1933'te başlanmış ve 11 Ocak 1934'te sona ermiştir²⁵. 30 Ağustos 1934 ve 30 Eylül 1934 tarihleri arasında satışa çıkarılan tahvillerin gerçek değeri ikinci tertipte olduğu gibi 20 lira, satış fiatları ise 19.7 liradır. Üçüncü tertip tahvillerin satışında ikinci tertip tahvillerden alanlara 6 günlük bir öncelik tanınmıştır²⁶.

Bu borçlanmada hükümet Osmanlı dönemindeki borçlanmalardaki gibi karşılık gösterme ihtiyacı hissetmemiştir²⁷. Böylece 12 milyon liralık

21. İhan Tekeli, Sîm İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, Ankara, 1982, s. 277.

22. H. Üren Arsan, *Türkiye'de Cumhuriyet Devrinde İç Devlet Borçları*, Ankara, 1961, s. 19.

23. *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1933.

24. Yunus Nadi, "Millî Bir Muvaffakiyeti Dahili İstikraz", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1933.

25. *Ayın Tarihi*, Ocak 1934, No: 1, s. 3 ve *Ayın Tarihi*, Şubat 1934, No: 2, s. 1.

26. T.C. *Nafta Vekaleti, Nafta İşleri Dergisi*, Sene 1, Sayı 3, Ağustos 1934, s. 50.

27. Ali Şefik, "12.000.000 liralık Dahili İstikraz Tahvilleri Neden En Sağlam Bin Plasmandır", *Kadro*, Cilt 1, Sayı 5 (veya sadece 17), Mayıs 1933, s. 54.

tahvil satışı başarı ile sonuçlanmış ve elde edilen para ile Ergani-Diyarbakır hattının inşasına devam etme imkanı doğmuştur.

b. Sivas-Erzurum Demiryolu Borçlanması

1933'te Sivas-Erzurum demiryolunun inşasına başlanmıştı. Hükümet ısrarla demiryolu politikasını gerçekleştirmek istiyordu. Fakat bütçe de buna pek imkan vermiyordu. Dolayısıyla iç borçlanma zorunlu hale geliyordu. İsmet İnönü bu konuda: "Ülkeyi imar edelim ve iktisadi vaziyetimizi yükseltelim de daha rahat ve daha kuvvetli olalım diye dışarıdan bize bol para vermeyi kimse düşünmeyecektir. Ülkenin geleceği bizim hizmetimize, bizim paramıza bağlıdır... Dahili istikrar sistemi milli kalkınmanın en güvenilir vasıtasıdır."²⁸ diyerek iç borçlanmaya olan ihtiyacı ifade ediyordu.

Böyle bir ortamda, biraz da halkın Ergani tahvillerine gösterdiği yoğun ilgi Cumhuriyet yöneticilerini yeni bir borçlanmaya sevketti.

T.B.M.M.'de 18 Mayıs 1934'te kabul edilen 2463 numaralı kanun ile her yıl 10 milyon lirayı geçmemek üzere ve 20 yılda ödenmek üzere hamiline yazılı 30 milyon liralık Sivas-Erzurum demiryolu istikraz tahvillerinin çıkarılmasına izin verildi²⁹. Tahvillerin faiz ve ikramiyesi %7 olarak belirlenmişti. Satışları Tablo 6'da görüldüğü gibi yapılan tahvillerin geri ödemesi 1960'da sona erecekti.

28. İsmet (İnönü), *a.g.m.*, s. 354.

29. *T.B.M.M. Zabıt Ceridesi*, Dönem 4, Cilt 22, s. 378-379.

Tablo 2: Sivas-Erzurum Demiryolu İstikraz Tahvillerinin Miktarları, Çıkarılış ve Ödeme Tarihleri

Tertip	Miktar	Satış Müddeti	Ödenmenin
	(TL)		Son Bulduğu Tarih
I	2.000.000	10.01.1935-15.01.1935	10.01.1955
II	4.500.000	20.11.1935-05.12.1935	05.01.1956
III	4.500.000	16.11.1936-05.12.1936	05.12.1956
IV	4.500.000	20.11.1937-05.12.1938	05.12.1957
V	4.500.000	19.11.1938-05.12.1938	05.12.1958
VI	4.500.000	25.11.1939-05.12.1939	05.12.1959
VII	5.500.000	20.11.1940-05.12.1940	05.12.1960

Kaynak : H. Üren Arsan, **a.g.e.**, s.20

Tahviller gerçek değeri 20 lira satış fiyatları ise 19 lira olarak 7 tertipte çıkarıldı. Tahvillerin faiz ikramiyesi % 7 olmasına karşın, gerçek değerinin altında satıldığı için faiz oranı 7.3 olmuştur³⁰.

Sivas-Erzurum demiryolu borç tahvillerinden çıkarılan ilk tertibi 6 gün gibi çok kısa bir sürede satılmıştır³¹. Daha sonra çıkarılan diğer tertipler de halktan ve milli bankalardan oldukça fazla bir ilgi görmüş³² ve ta-

30. H. Üren arsan, **a.g.e.**, s. 20.

31. **Ayın Tarihi**, Şubat 1935, No: 16, s. 10.

32. Tahvil satışları için bkz. Maliye Vekili Fuat Agra'nın 24 Mayıs 1937 tarihli konuşması. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 5, Cilt 18, s. 178 ve **Ayın Tarihi II**. Kanun 1936, No:37, s. 3.

mamen satılmıştır. Böylece yapımı devam eden Sivas-Erzurum hattına sürekli bir mali kaynak sağlanmıştır.

c. 1941 Demiryolu Borçlanması

1940 yılına kadar demiryolu inşaatlarında büyük başarı sağlanmıştı. Fakat Doğu ve Güney Doğu Anadolu'da henüz istenilen noktalara ulaşılamamıştı. Diyarbakır'dan Irak ve Elazığ'dan İran sınırına doğru yapılan hatların inşası çok yavaş gitmekteydi. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler ise çok yetersiz kalmaktaydı. Fakat hükümet, her şeye rağmen bu hatların inşasını tamamlamak istiyordu. İşte bu sebeple hükümet demiryolu inşası için üçüncü kez borçlanmaya başvurdu.

2 Haziran 1941'te kabul edilen 4057 numaralı kanun ile Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılacak demiryollarının inşasına harcanmak üzere 35 milyon liralık tahvil çıkarılmasına izin verilmiştir³³. Yıllık faizi %7 olarak, her yıl 15 milyon lirayı geçmemek üzere ve 20 yılda ödenmek kaydıyla çıkarılacak tahviller, her türlü vergi ve resimden muaf olacaktır.

Bu kanunun verdiği yetki ile birinci tertipte, her biri 20 liralık 5 milyon lira tutarında tahvil çıkarılmıştır. İkinci tertipte 10 milyon ve üçüncü tertipte 15 milyon liralık çıkarılan tahvillerin her birinin değeri yine 20 liradır³⁴. Bu tahviller de halktan büyük ilgi görmüş ve özellikle birinci ve ikinci tertip tahviller 4-5 günde satılmıştır³⁵.

Demiryolu inşaatını devam ettirebilmek için 18 Temmuz 1944'te kabul edilen 4625 numaralı kanun ve 4057 numaralı kanun ile verilen borç

33. 2 Haziran 1941 Tarih ve 4057 Numaralı Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryollarının İkmalî İçin İstikraz Akdine Dair Kanun, Bkz. **Resmî Gazete**, 6 Haziran 1941, No:4827.

34. H. Üren Arsan, a.g.e., s. 22.

35. Tahvil satışları için bkz. Maliye Vekili Fuat Agralî'nin 25 Mayıs 1942 tarihli konuşması. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 6, Cilt 25, s. 258.

limiti 50 milyon lira artırılarak 85 milyon liraya yükseltilmiştir³⁶. 1941 Demiryolu borçlanmasının dördüncü, beşinci ve altıncı tertip tahvilleri, 100'er liralık tahvillerdir. Dördüncü ve beşinci tertip tahviller ikramiyeli ve %5 faizli, altıncı tertip tahviller ikramiyesiz ve %6 faizlidir. Geri ödenmesinin 1966 yılında sona ereceği bu borçlanmanın 25 milyon liralık kısmı kullanılmamıştır³⁷.

Böylece 1933'ten 1946'ya kadar Demiryolu inşaatlarında harcanmak üzere toplam 102 milyon liralık iç borçlanmaya gidilmiştir.

3. Dış Krediler

Araştırdığımız dönemde inşa edilen demiryolları için yabancı sermaye bulunamadığı gibi uzun vadeli kredi de bulunamamıştır. Ancak 1926 ve 1927'de demiryolu inşaat ihalelerini kazanan yabancı inşaat şirketleri, vadeli krediler sağlanmıştır.

a. Societe Industrielle des Travaux Şirketinden Sağlanan Kredi

18 Aralık 1926'da Belçikalı Societe Industrielle des Travaux şirketi ile yapılan sözleşmeye³⁸ göre şirket 1 Mart 1927'den itibaren 2.5 yılda Turhal-Sivas ve 3 yılda Kayseri - Sivas hatlarını yapacaktı.

İki hattın toplam maliyeti 30 milyon Türk lirası olup şirket 1 dolar 2 Türk lirası hesabıyla 15 milyon dolarlık harcama yapacaktır. Şirkete götürü işlerde % 15, emanetten yaptırılacak işlerde %25 kar ve siparişler için de %3 kar verilecektir. Şirket yaptığı işlerin karşılığı % 50 peşin ve %50 sini %8 faizle alacaktır.

Şirket iki hatta yaklaşık 420 km demiryolunu 3 yılda bitirecek olmasına karşın; ödeme, Tablo 3'de görüldüğü gibi 8 yılda yapılacaktır. Yıl içindeki ödemeler ise şirketin yaptığı iş miktarına göre aylık ödenecektir.

36. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 7, Cilt 12, s. 108-109.

37. H. Üren Arsan, a.g.e., s. 22-23.

38. Şirketle Yapılan Sözleşme için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 30.

Kısaca SİT diye anılan ve gecikmeli olarak işe başlayan şirket yeterli mali desteği sağlayamayınca, işi başaramayacağı anlaşılmış ve sözleşme 1928 başlarında feshedilmiştir³⁹. Hükümet şirkete teslim ettiği iş kadar ödeme yapmış olması sebebiyle herhangi bir zarar söz konusu olmamıştır. Böylece bu kredi anlaşması başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Tablo 3: SİT Şirketine Yapılacak Ödeme Planı

Haziran 1927'den	Haziran 1928'e	kadar	1.000.000 dolar
Haziran 1928'den	Haziran 1929'a	kadar	3.250.000 dolar
Haziran 1929'dan	Haziran 1930'a	kadar	3.250.000 dolar
Haziran 1930'dan	Haziran 1931'e	kadar	2.500.000 dolar
Haziran 1931'den	Haziran 1932'ye	kadar	2.500.000 dolar
Haziran 1932'den	Haziran 1933'e	kadar	2.500.000 dolar
Haziran 1933'den	Haziran 1934'e	kadar da faizler ödenecektir.	

Kaynak: Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No:30

b. Nidquist Holm Şirketinden Sağlanan Kredi

Demiryolu inşaatlarına sağlanan diğer bir dış kredi de İsveç-Danimarka ortak grubu olan Nidquist Holm şirketi ile 7 Şubat 1927'de yapılan sözleşme ile sağlanmıştır⁴⁰.

39. 25 Nisan 1928 Tarihli Devlet Demiryolları ve Limanları İdari Umumiyesinin 1928 Seneyi Maliyesi Bütçe Kanunu Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası. Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 3, Cilt 4, Sıra No: 198, s. 108-11.

40. Nidquist Holm şirketi ile yapılan 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 30.

Sözleşmeye göre şirket 1 Haziran 1927'den itibaren, yaklaşık 580 km uzunluğundaki Kalecik-Ereğli ve Safranbolu-Söğütözü hattını 1 metre genişliğinde 4.5 yılda, Ereğli Limanını ise 2 yılda, yaklaşık 500 km uzunluğundaki Keller (Fevzipaşa)-Malatya-Diyarbakır hattını ise normal genişlikte 5 yılda inşa edecektir. Yine sözleşmeye göre şirket 100 lokomotif ve 1500 yük vagonu verecektir.

Bu iki hat ile Ereğli Limanının inşası⁴¹ ve lokomotiflerle vagonların toplam bedeli yaklaşık olarak 55 milyon dolar olarak belirlenmiştir. Kısaca NOHAP diye anılan şirket sözleşmeye göre, 55 milyon dolarlık işi kendisinin sağlayacağı kredi ile yapacaktır. Şirkete Lokomotif ve vagonlar için %9, ray, travers gibi yol malzemesi için %2 ve inşaat içinde %20 kar verilecektir.

Hükümet 55 milyon dolarlık bu krediyi 8 yılda ödenmek üzere 16 milyon dolarlık A serisi ve 10 yılda ödenmek üzere 39 milyon dolarlık B serisi bonolarla ödeyecektir. Bu bonolara yıllık %7 faiz ödenecektir. 13.750.000 dolarlık bonoların faizi 1 Haziran 1927'den itibaren, ikinci 13.750.000 dolarlık bonoların faizi 1 Eylül 1928'den itibaren ve 27.500.000 dolarlık bonoların faizi ise 1 Haziran 1930'dan itibaren işleyecektir. Hükümet her üç ayda bir ödeme yapacak, vadesi gelen faizler taksitlerle beraber ödenecektir.

Şirket sözleşme şartlarına uygun olarak inşaata başlamıştır. Fakat Kalecik-Ereğli ve Safranbolu-Söğütözü hatlarının normal olarak inşası kararlaştırılınca şirketle 16 Şubat 1928'de bir sözleşme⁴² yapılmıştır. Yeni sözleşmeye göre şirketin bu hatta yaptığı ve normal hat için faydalı olmayacak işler için Hükümet şirkete 73 bin dolar ödeyecektir. Yine bu ek sözleşmeye göre Kalecik-Ereğli hattında işler 6 ay durdurulmuştur, şirket Kalecik-Ereğli ve Safranbolu-Söğütözü hatlarının geniş olarak inşası dahil

41. Ereğli Limanının inşası yaklaşık olarak 1 Milyon dolar olarak tesbit edilmiştir. Bkz. Şirketle Yapılan 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 30.

42. Nidquist Holm şirketi ile yapılan 16 Şubat 1928 tarihli ek sözleşme için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 29.

7 Şubat 1927 tarihli sözleşmede belirtilen diğer inşaat ve malzeme hakkında geçici bir keşif bedeli tespit ederek, 15 Nisan 1928'e kadar hükümete verecektir. Geçici keşif bedeli 55 milyon dolardan fazla olursa aradaki farkı hükümet 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme hükümlerine göre faiz vermek suretiyle bonolarla ödeyecektir. Şirket, geçici keşif bedelini sunduktan sonraki 6 ay içinde kesin keşif bedelini tespit ederek hükümete sunacaktır.

Fakat daha sonra yapılan görüşmelerde şirketin bu işi başaramayacağı anlaşılmış ve 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme feshedilerek yeni bir sözleşme yapılmıştır⁴³. Ağustos 1928'de yapılan yeni sözleşmeye göre; devlet şirkete yapacağı ödemeleri önceye almıştır⁴⁴. Böylece, şirket, vadeli ödeme suretiyle çalışan şirket durumundan çıkarılarak ödeme, hükümet tarafından yapılmak ve inşaat içinde hükümet tarafından yapılacak ihaleyle müteahhide verilme suretiyle yaptırılacaktır. Teknik işler yine şirket tarafından yapılacaktır⁴⁵. Ağustos 1928'de yapılan sözleşmeye göre şirket 7.500.000 dolarlık lokomotif ve vagon verecek, 47.500.000 liralıkta inşaat yapacaktır. Irmak-Filyos hattı normal genişlikte ve tamamı yapılacak, Fevzipaşa-Diyarbakır hattının da bir kısmı yapılacaktır. Fevzipaşa-Diyarbakır hattının yapılacak kısmı, Irmak-Filyos hattının masrafı, inşaat için harcanacak 47.500.000 liradan çıktıktan sonra kalan miktara göre tespit edilecektir⁴⁶.

Şirket, bu sözleşmeyi yerine getirmekle birlikte hükümet, Ağustos 1928'den sonra bu şirketin sağladığı kredi imkanını kullanamamış, böylece bu kredi işi de başarısızlıkla sonuçlanmıştır

c. Alman Bankalar Sendikası'ndan Sağlanan Kredi

Kütahya-Balıkesir hattı ile Boğazköprü-Ulukışla demiryolu hatlarının inşası için Juluis Berger şirketi ile yapılan görüşmeler olumlu so-

43. T.C. Nafia Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl 5, Sayı 5, I. Teşrin 1938, s. 51.

44. Orhan Conker, Les Chemins de Fer en Turquie et la Politique Ferroviaire Turque, Paris, 1935, s. 109.

45. T.C. Nafia Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl 5, Sayı 5, I. Teşrin 1938, s. 51.

46. Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 20, Belge No: 3.

nuçlanmış ve anlaşma sağlanmıştır. Nafia Vekaleti tarafından hazırlanan sözleşme taslağını inceleyen Maliye Vekaleti, 6 Haziran 1927 tarih ve 40005/44 numaralı tezkeresiyle hükümete sunmuştur⁴⁷. Sözleşme taslağını inceleyen İcra Vekilleri Heyeti, 8 Haziran 1927 tarih ve 5282 nolu karar⁴⁸ ile sözleşmenin imzalanması için Nafia Vekiline yetki vermiştir.

Bunun üzerine 15 Haziran 1927'de biri Julius Berger şirketi ile yapılan teknik sözleşme, diğeri de Alman Bankalar Sendikası ile yapılan mali sözleşme olmak üzere iki adet sözleşme imzalanmıştır⁴⁹.

Julius Berger şirketi ile yapılan sözleşmeye göre; şirket, Kütahya-Balıkesir hattını 3 yılda ve Ulukışla-Boğazköprü hattını 3.5 yılda inşa edecektir. Şirket, götürü işlerde %15, çok az da olsa emaneten yaptırılacak işlerde %25 ve ray, travers, lokomotif ve vagon siparişlerinde ise %7.5 kar alacaktır.

Alman Bankalar Sendikası ile yapılan sözleşme ile de Sendika, şirketin inşaat için ihtiyacı olan 65 milyon rayşmark krediyi sağlamıştır. Sözleşmeye göre sendika, bu krediyi her biri 16.250.000 rayşmarklık dört eşit taksitle 1 Temmuz 1930'da Nafia Vekaleti hesabına yatıracaktır. Bu kredi için sendikaya %8 faiz ve %1/6 komisyon verilecektir.

Bu kredi, faiziyle birlikte 8 yılda, 81.927.085.39 rayşmark olarak geri ödenecektir. Kredinin geri ödemesi Tablo 4'de görüldüğü gibi 1 Ağustos 1927'de başlayıp 1 Temmuz 1935'te sona erecektir. Ödemeler, her ay ve ayın birinci günü yapılacaktır.

47. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No 27.

48. İcra Vekilleri Heyeti'nin 8 Haziran 1927 tarih ve 5282 nolu kararı için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 27.

49. Yapılan sözleşmeler için bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 5.

Tablo 4. Hükümet tarafından Alman Bankalar Sendikasına yapılacak ödeme planı

Ödeme Tarihi	Ödenecek Miktar
1 Ağustos 1927 – 1 Aralık 1927	2.341.579.88
1 Ocak 1928 – 1 Aralık 1928	9.330.107.60
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	12.134.460.49
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	10.442.307.87
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	12.447.048.79
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	10.664.063.05
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	9.851.562.92
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	9.039.063.12
1 Ocak 1929 – 1 Aralık 1929	4.897.085.39

Kaynak: Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No : 5

Fakat 1929'da paranın yetmeyeceği anlaşılmıştır. Sözleşme şartlarını değiştirmek için yapılan görüşmelerde 65 milyon rayş marklık kredinin 10.5 milyon rayş markı, alınacak olan vagon, lokomotif, ray, travers gibi malzemeye ve 54,5 milyon rayş markı da inşaata harcanmak üzere anlaşma sağlanmıştır. Şirket ise, inşaata ayrılan miktar ile Kütahya-Balıkesir hattının tamamını ve Ulukışla-Boğazköprü hattında ise para yettiği kadar iş yapacaktır⁵⁰.

50. Bu konuda bkz. Cumhuriyet Arşivi, 626-05, Kutu No: 1, Belge No:6.

Yapılan değişiklikten sonra Alman Bankalar Sendikası ve Julius Berger Şirketi sözleşme şartlarını yerine getirmişlerdir.

4. İç Krediler

1933 yılına kadar yabancı inşaat şirketleri, demiryolu ihalelerinde kısa vadeli kredi sağlama yoluyla üstünlük elde etmişlerdi. Bu yıllarda imkansızlıklar sebebiyle daha küçük işler almakla yetinen Türk müteahhitleri ve inşaat şirketleri, Cumhuriyet'in ilk on yıllık süresi sonunda hem mali yönden hem de araç gereç yönünden büyük bir gelişme kaydetmişlerdi.

İşte bu müteahhitlerden Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları, 12 Haziran 1933'te yapılan Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya demiryolu inşaat ihalesini kazandılar⁵¹. Bunun üzerine 29 Haziran 1933'te imzalanan sözleşmeye göre⁵² müteahhitler Malatya-Çetinkaya hattını Aralık 1938'e kadar, Sivas-Erzurum hattını ise 31 Aralık 1940'a kadar bitireceklerdir. Fakat inşaat, 8 yılda bitirilecek olmasına rağmen; hükümet ödemeyi 12 yılda taksitle yapacaktır. 52.100.000 lira olan bu iki hattın ihale bedeli, şirkete %7 faiziyle birlikte 58.200.000 lira olarak Tablo 9'da görüldüğü şekilde ödenecektir⁵³. Yıl içindeki ödemeler 3 ayda bir yapılacak, son ödeme ise Nisan 1944'te yapacaktır⁵⁴. Böylece demiryolu inşaatlarında bir Türk şirketi tarafından orta vadeli de olsa bir kredi sağlanmış oldu.

51. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 152, Belge No: 55.

52. Cumhuriyet Arşivi, 030-18, Kutu No: 171, Dosya No: 71, Belge No: 7.

53. H. Colonel Woods, *Economic Conditions in Turkey*, London, 1934, s. 30, 1934.

54. Orhan Conker, *a.g.e.*, s. 93.

Tablo 5: Sivas–Erzurum ve Divrik–Malatya Hatlarının İnşası İçin Yapılacak Harcama ve Devletin Şirkete Ödeme Planı

Yıl	Şirketin Yapacağı Harcama		Toplam Harcama	Devlet tarafından ödenecek taksit
	Sivas–Erzurum	Divrik–Malatya		
1933–1934	1.000.000	900.000	1.900.000	1.900.000
1934–1935	3.545.000	900.000	4.445.000	2.000.000
1935–1936	3.530.000	1.800.000	5.530.00	1.100.000
1936–1937	4.420.000	1.800.000	6.620.000	5.000.000
1937–1938	5.340.000	3.350.000	8.890.000	9.500.000
1938–1939	7.140.000	1.750.000	8.890.000	9.500.000
1939–1940	8.890.000	–	8.890.000	9.500.000
1940–1941	4.535.000	–	4.535.000	7.500.000
			3.000.000	–
1941–1942	–	–	–	7.200.000
1942–1943	–	–	–	4.000.000
1943–1944	–	–	–	1.000.000
		Toplam	52.100.000	58.200.000

Kaynak: Colonel H. Woods, Economic Conditions in Turkey (Report), London 1934, s. 30

5. Milli Sermaye

Samsun-Çarşamba demiryolu 6 Aralık 1923'te 75 yıllık bir imtiyaz sözleşmesi ile Türk tütün piyasasının büyük ihracaat firmalarından Nemlizedelerin temsil ettiği 1 milyon sermayeli Türk Anonim Şirketine verilmişti. İmtiyazın alınması üzerine demiryolunun inşa ve işletilmesini gerçekleştirmek için oluşturulan Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi, her birinin değeri 10.000 lira olan 100.000 adet hisse senedi çıkarmıştır. Başlangıçta alıcı bulan hisse senetleri, daha sonra satılmayınca, hükümet, ülkede milli sermaye ile demiryolu yapmaya kalkışan bu ilk teşebbüsü desteklemek amacıyla 585.000 lira değerinde 58.500 adet hisse senedi almıştır. Şirket, inşaat için bütün sermayesini bu uğurda harcamakla beraber 300.000 lira da borçlanmıştır. Şirket, bu borcunu ödeyebilmek için, 28 Mayıs 1928 tarih ve 1336 numaralı kanunla yetki alan Maliye Vekaletinin kefilliği ile %12 faizle İş Bankasından 300.000 lira kredi almıştır⁵⁵.

Fakat bu kredi de yeterli olmayınca, şirketin elinde kalan hisse senetlerinin Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi tarafından satın alınması hakkında 10 Haziran 1929 tarih ve 1524 numaralı kanun çıkarıldı⁵⁶. Bu kanun ile Devlet Demiryollarının 25625 adet hisse senedi alınmasıyla önceden alınan 58.500 adet hisse senediyle birlikte şirketin çıkardığı 100.000 hisse senedinin 84.125 adedi devletin eline geçmiş oldu⁵⁷. Böylece büyük ümitlerle başlanan milli sermaye ile demiryolu inşası barırsızlıkla sonuçlandı.

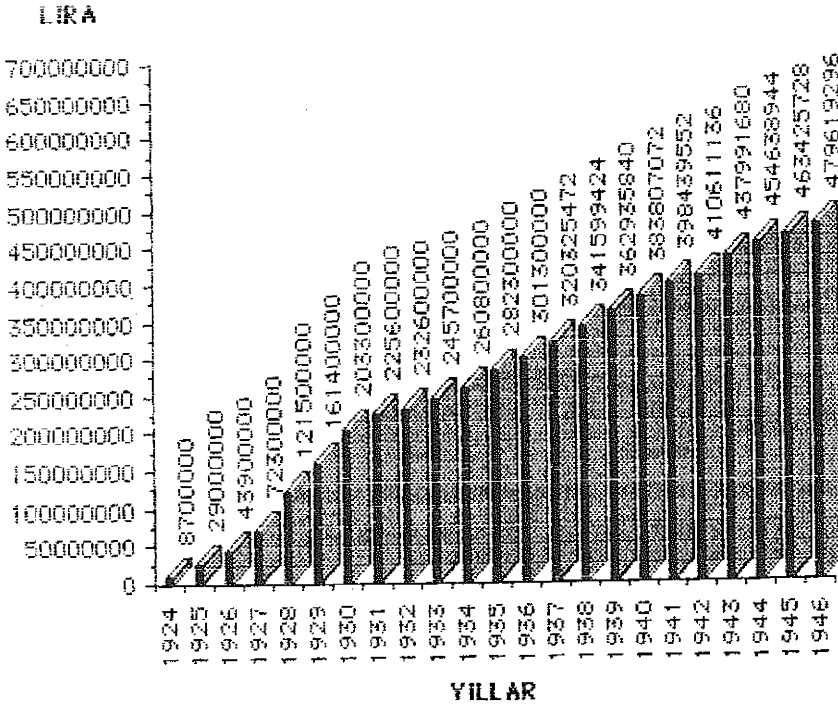
Sonuç olarak, 1923-1950 döneminde Türkiye'ye yabancı sermayenin gelmeyişi sebebiyle demiryolu inşaatları büyük ölçüde devlet bütçesinden karşılanmış, milli sermaye ise çok az katkıda bulunabilmiştir. Bunların ya-

55. 25 Nisan 1933 Tarih ve 1/042 Numaralı Samsun Sahil Demiryolu'nun Hükümetçe Satın Alınmasına Dair Kanun Layihası. Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 4, Cilt 15, Sıra No: 203, s. 1-2.

56. 10 Haziran 1929 Tarih ve 1524 Numaralı Samsun Sahil Demiryolu Hisse Senedatının Mübayaasına Dair Kanun. Bkz. T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Cilt 7, s. 961.

57. 25 Nisan 1933 Tarih ve 1/642 Numaralı Kanun Layihası. Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 4, Cilt 15, Sıra No: 203, s. 7.

nında yerli ve yabancı inşaat şirketlerinin açtığı orta vadeli kredilerden de faydalanılmıştı. 1924'te başlayan ve 1946'ya kadar inşa edilen 3447 kilometre demiryolu için yapılan toplam harcama ise, Grafik 1'de görüldüğü gibi 1946'da 479.619.291 liraya ulaşmıştır. 1950'ye gelindiğinde inşa edilen demiryolunun uzunluğu 3579 kilometreye ulaşmıştı.



Grafik 1: Demiryolu İnşaatlarına Yapılan Harcama (1924–1946)

Kaynak: Devlet Demiryolları ve Limanları 1945 ve 1946 Senelerindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri, İzmir, 1947, s. 10.