

TÜRKİYE DEMİRYOLLARINDA İSTİHDAM EDİLEN YABANCI UZMANLAR (1925-1950)

Dr. Seyfi YILDIRIM*

ÖZET

Modernleşme çabaları, yurt dışı eğitimine gönderilen öğrenciler, seyahatler ve yabancı uzmanlar gibi aracı gruplar vasıtasıyla yürütülür. Eğitim, sanayi ve ulaşım gibi alanlarda istihdam edilen yabancı uzmanlar Cumhuriyet modernleşmesinin de en etkin unsurlarından birisi olmuşlardır. Cumhuriyet modernleşmesi askerî ve ekonomik amaçlarla hem yeni demiryollarının inşasına hız vermiş hem de mevcut demiryollarının millileştirilmesine büyük önem vermiştir. Böylece bu alanda özellikle nitelikli personel ihtiyacı duyulmuştur. Bu ihtiyaç yabancı uzmanların istihdamıyla kapatılmıştır. Yabancı uzmanların en fazla mühendislik hizmetlerinde istihdam edildiği tespit edilmiştir. Demiryollarında istihdam edilen yabancı uzmanların en çok Almanya, Avusturya ve Macaristan gibi ülkelerden geldiği anlaşılmaktadır. Bu durumun Türkiye'nin o dönemdeki yurt dışı ilişkilerinin genel görüntüsünü yansıttığı görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Modernleşme, yabancı uzmanlar, demiryolları, Almanya, Avusturya, Macaristan.

FOREIGN SPECIALIST IN THE TURKISH RAILWAYS (1925-1950)

ABSTRACT

Modernization efforts are implemented through intermediary groups such as students sent abroad for education, travellers and foreign specialists. Foreign specialists employed in the fields of education, industry and communication became one of the most effective factors of Republican modernization. For military and economic reasons, Republican modernization accelerated the construction of new railways and gave importance to nationalization of existing railways, as well. Thus, a great number of personnel was needed in this field. As the number of Turkish staff was limited, this gap was tried to be filled with foreign specialists. It is determined that foreign specialists were mostly employed in engineering services.

* Hacettepe Üniversitesi, İnkılâp Tarihi Enstitüsü Öğretim Görevlisi

Most of the foreign specialists employed in the field of railways came from Germany, Austria and Hungary. It is seen that this situation reflects the general view of Turkey's foreign relations during that period.

Key Words: Modernization, Foreign Specialists, Railways, Germany, Austria, Hungary

GİRİŞ

Bu makalede, 1925-1950 tarihleri arasında demiryolu çalışmalarında istihdam edilen yabancı uzmanlar konu edilmektedir. Makalenin kapsamı olan 1923-1950 dönemi Türkiye'de demiryolları meselesinde, bunun inşaa ve işletme boyutunda yoğun çalışmaların olması ve bu bağlamda da yabancı uzmanların istihdamı üzerinedir.

Yapılan incelemede bugüne kadar yapılan tarih araştırmalarında Türkiye'de çeşitli alanlarda istihdam edilen yabancı uzmanlarla ilgili çalışmaların çok eksik olduğu tespit edilmiştir. Yabancı uzmanlar konusunu müstakil olarak ele alan çalışmalar yok denecek kadar azdır. Yabancı uzmanlar daha çok diğer konular içerisinde kısmî bir şekilde ele alınmıştır. 1933 Üniversite Reformunda istihdam edilen yabancı bilim adamlarının ele alındığı ya da çeşitli alanlarda istihdam edilen yabancı uzmanları tek tek ele alan çalışmalar hariç tutulursa yabancı uzmanları toplu bir şekilde değerlendiren çalışma bulunmamaktadır.¹

Bu çalışma ise, bu alandaki mevcut boşluğu doldurmak adına Cumhuriyet döneminde demiryollarında istihdam edilen yabancı uzmanları toplu olarak ele almaktadır. Böylece Cumhuriyet döneminde takip edilen yabancı uzman istihdamı ve bunların toplam içerisindeki mevcudiyetleri ortaya

¹ Bu uzmanlarla ilgili olarak şu örneklere bkz., Yunus Kobal, **Üniversitelerimizin Gelişimi ve Alman Bilim Adamlarının Katkısı**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara 1984; Faruk Hakan Birgün, **Nazi Almanya'sında Kaçarak Türkiye'ye sığınan Alman Bilim Adamı ve Sanatçıları**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1990; Mithat Atabay, "Atatürk'ün Ankara'ya Davet Ettiği Macar Profesör Antal Rethly'nin Türkiye'deki Çalışmaları", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, s.29-30, Mayıs-Kasım, s.1-14.; Metin Özdönmez, Abdi Ekizoğlu, "Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemleri Ormancılığında Katkıları Olan Yabancı Uzmanlar", **İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi**, Seri B, Cilt 43, Sayı 3-4, 1993, s.57-68; Metin Özdönmez, Abdi Ekizoğlu, "Cumhuriyet Dönemi Ormancılığında Katkısı Olan Yabancı Uzmanlar", **İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi**, Seri B, Cilt 44, Sayı 1-2, 1994, s. 13-28; İsmail Eraslan, "Prof.Dr. Hans Mayer-Wegelin'in Hayatı, Eserleri, Türkiye'ye Yaptığı Hizmetler" **İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi**, Seri B, Cilt 34, Sayı 2, S. 1-8.

konulmuş olacaktır. Ayrıca bu çalışma içerisinde, belge ve literatürün izin verdiği çerçevede bu uzmanların ilgili alandaki katkıları da incelenecektir. Ayrıca bahse konu yabancı uzmanların hangi ülkelerden geldikleri, meslekî uzmanlıkları, Türkiye demiryollarında hangi iş kolunda ya da alanda istihdam edildikleri gibi hususlar, Cumhuriyet döneminin modernleşme çabaları içerisinde yer alan ulaşım politikaları ve bu politikalar çerçevesinde demiryollarında yapılan faaliyetler kapsamında ortaya konulacaktır.

Bu hususları ele alırken ilgili çalışmalarda kullanılmamış arşiv belgelerinden faydalanılmıştır. Bu belgeler Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı kataloglarında yer alan Bakanlar Kurulu Kararları ile Üçlü Kararnameler fonunda bulunmaktadır. Bu belgeler, kişilerle ilgili olarak, bunların nerede, ne zaman ve hangi işlerde, ne kadar süre ile istihdam edildiği gibi hususlarda oldukça yararlı ve yer yer ayrıntılı bilgiler içermektedir.

Yukarıda belirtilen dönem için belirlenen iktisadî hedefler çerçevesinde oluşturulan demiryolu politikalarının incelenmesinde konuyla ilgili literatürden faydalanılmıştır. Çalışmanın 1950 ile sınırlandırılmasının nedeni bu tarihten itibaren demiryollarında yabancı uzman istihdam edilmemiş olmasıdır. Bunun sebebi ise, bu tarihten itibaren Türkiye’de daha çok karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikası takip edilmeye başlanmış ve yeni demiryolu yapımı yok denecek bir seviyeye inmiştir. Bunun yanında demiryolları inşa ve işletmesinde Türk personelin yeterli bir tecrübeye ulaşması da yabancı uzman istihdamına son verilmesinin sebepleri arasında sayılabilir.

Makalede öncelikle Osmanlı’dan Cumhuriyete uzanan süreçte ulaşım politikaları çerçevesinde demiryollarının gelişimi ele alınmış, daha sonra bu süreçte bir Batı teknolojisi olan demiryollarında istihdam edilmek üzere Türk personelin yetiştirilmesi hususu açıklanmaya çalışılmıştır. Bundan sonra ise yetişmiş Türk personel yanında Cumhuriyet dönemindeki demiryolu çalışmalarında ihtiyaç hissedilen yabancı uzmanların istihdamı sorunu belgelere dayanılarak incelenmiş, belgelerden derlenen sayısal verilerle de ilgili yabancı uzman istihdamına dair istatistiksel göstergeler oluşturulmuştur. Şüphesiz bu istatistiksel bilgi de esas değerlendirmenin bir kısmını oluşturmuştur.

I.Osmanlı Dönemi Demiryolları

19. yüzyılın genişleyen ekonomi ve pazarlarının kazandığı ivmede buhar gücünün etkisi son derece belirleyici olmuştur. Yelkenlinin yerini buharlı gemilerin, kervanların ve arabaların yerin lokomotiflerin çektiği tren-

lerin alması, ticareti, dünyanın o güne kadar hesap edemediği bir boyuta ulaştırmıştır. Çünkü lokomotiflerin üzerinde yük ve daha sonra yolcu taşıdığı demiryolları, ülkede ekonomik açıdan tek pazarın oluşmasında ve uluslar arası rekabette önceliklerin elde edilmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. Keza, bilginin ekonomiye ve uluslar arası politikaya etkisi açısından değerlendirildiğinde gayet rahatlıkla görülebileceği gibi demiryolları emperyalist rekabetlerin de önemli bir aracı haline gelmiştir. Ayrıca 19. yüzyılda yaşanan ticaret devrimi hem yeni ulaşım yolları açına yanında yüzyıllar boyunca terkedilmiş, eski ticaret yollarını yeniden hayata geçirmiş, Asya üzerinden doğuya giden Ortaçağın eski ticaret yolları yeniden kullanılmaya başlanmıştır. Bunun batı için önemi ise Avrupa ticaretinin ve batı uygarlığının doğuya götürülmesinin getireceği çeşitli yararlarında yatmaktadır. Fakat bu durum emperyalizmin yeni çatışma alanlarını ortaya çıkarmıştır.²

Osmanlı devleti Batı'daki teknolojik gelişmeleri yakından takip etmiş ve kendi ihtiyacı olan alanlardaki teknolojiyi, batıda ortaya çıkışının üzerinden çok geçmeden transfer etmiştir. Bu transfer özellikle haberleşme ve ulaştırma teknolojisinde kendisini daha çok hissettirmiştir³. Batı'dan teknoloji transferi alanında yapılan ilk yenilik telgraf olmuş, daha sonra bunu demiryolu ve telefon takip etmiştir. Osmanlı bu teknolojileri batıda uygulanmasından 5-10 yıl gibi kısa bir süre sonra transfer edebilmiştir⁴.

Osmanlı yöneticilerinin gerçekleştirdiği teknolojik transferler içerisinde dikkate değer bir özellik taşıyan demiryolları çalışmaları sırasında dünyadaki teknolojik gelişmelerin yakından takip edildiği görülmektedir. Özellikle. Tanzimat döneminin devlet adamları ülkelerinde demiryolu yapımını zorunlu görmüşlerdir. Osmanlı devlet adamlarının bu görüşlerinde İngiliz elçisi Layard'ın II. Abdülhamit'e Anadolu'da demiryolu yapımının önemi hakkında verdiği raporun önemli bir etkisi olmuştur⁵. Ayrıca Sultan'ın teknik danışmanı, Alman demiryolu mühendisi olan Wilhelm von Pressel'in yaptığı demiryolu plânlarının da önemli bir etkisi olmuştur. Pressel, İsviçre ve Tiroller'de yaptığı demiryolları ile uluslar arası bir ün kazan-

² Earle, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**: Türkçesi: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1972, s.13,14.

³ Osmanlı Devleti'ndeki teknoloji transferleri hk. Bkz. Ekmelettin İhsanoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, (IRCI-CA), İstanbul 1995.

⁴ İhsanoğlu, agm., s.IX.

⁵ Ayla Efe, **Eskişehir Demiryolu**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998, s.4, 5.

mış ve 1872 yılında Osmanlı hükümeti tarafından Türkiye demiryolları için bir plân hazırlamakla görevlendirilmiştir. Von Pressel. Avusturya-Macaristan sınırından Basra körfezine kadar uzayacak büyük bir Osmanlı demiryolu sistemi düşünmüştü.⁶

Osmanlı'da demiryolu yapımında yine emperyalizmin bir uzantısı olan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin de etkisini görmek gerekir. Bu idare Osmanlı'dan alacağını tahsil edebilmek amacıyla devlet gelirlerinin artırılmasının gerekliliğini ortaya koymuştur. İdare altın yumurta yumurtlayan tavuğun beslenmesi gerektiğini düşünmüş ve idarenin amaçlarına ulaşmanın önemli bir aracının da demiryolu olduğunu ortaya koymuştur. Özellikle yaygın yol ağı bulunmayan Osmanlı toprakları için demiryolu iyi bir çare olarak algılanmıştır. Dönemin emperyal sömürgeci güçlerinin, büyük yerleşim merkezleri ile çevre arasındaki ilişkiyi sağlama ve çevrenin kontrolünü sağlama bağlamında öne çıkardıkları ulaşım meselesi, ABD'de "demir af"ın "yerli" unsurun henüz hükmettiği topraklara, "Batı'ya" yönelmesi; yine emperyal Rusya'nın kendi Doğu'suna, merkezî Kazıvdan ve Sibirya'dan Orta Asya'ya yönelmesi gibi, Osmanlı devletinde de bu bakış hakim olmuştur.

Çözülmekte olan Osmanlı Devleti'nde, devlet adamlarının demiryolundan beklentisi öncelikle, askerî sevkıyatın kolaylaştırılarak, devletin, toprakları üzerindeki egemenliğini sağlamlaştırma ve askerî yönden de güçlendirilmesidir. Demiryolu ağı sayesinde isyan ve eşkıyalık kısa sürede önlenilecek ve ülkede asayiş sağlanacaktı. Diğer bir beklenti ise tarımın geliştirilmesi ve ürünlerin hızlı bir şekilde nakledilmesi sağlanarak ekonomik hayatın canlandırılmasıdır. Demiryolları tarım ürünlerinin dış pazarlara ulaştırılmasında da önemli bir araç olarak görülmüştür. Böylece ticaret gelişecek, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergileri artırılmış olacaktır⁷. Osmanlı Doğusu için "Düvel-i Muazzama"nın kendi öncelik ve yaklaşımlarının Osmanlı yönetimi tarafından bilindiği. Batılıların, demiryolu meselesine kendi menfaatleri açısından baktıklarının farkında olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, Osmanlı yönetiminin, daha çok kendi iç dinamiklerini düşünerek demiryolu inşasına yöneldiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun coğrafi durumu, toprakların muazzam zenginliği ve hükümetlerin yanlış politikaları demiryollarının 20. yüzyılın en

⁶ Earle, Edward Mead, *a.g.e.*, s.31.

⁷ Efe, *agt.*, s.9.

büyük emperyalizm meselelerinden biri olmasına yol açmıştır. Asya Türkiye'si modern sanayinin ihtiyacı olan madenler, petrol, kömür, zımpara gibi en önemli maddelerin geniş kaynaklarına sahiptir. Sadece petrol yatakları bile emperyalistlerin iştahlarını kabartmaya yetecek bir potansiyele sahiptir. Yine Yakınoğu'nun tarım ve maden imkanları açısından zengin bir bölge olması dikkati çeken bir özelliktir. Yabancı sermaye Osmanlı topraklarındaki demiryollarını daha çok kendi siyasî ve ekonomik amaçları doğrultusunda inşa etmiştir. Demiryolları konusunda dış dinamikler, doğrudan müdahaleci değil, "telkin ve ikna" yoluyla etkili olmuştur. Avrupalı yatırımcılar demiryollarını devletin nüfusu yoğun, toprakları verimli, önemli limanlara yakın ve satacakları mallara pazar olabilecek⁸, bol ve ucuz hammadde temin edebilecekleri bölgelere inşa etmek için çaba göstermişlerdir. Avrupalıların Osmanlı demiryollarını kendi ekonomik ve siyasî amaçlarını gerçekleştirmek üzere inşa etmelerinin en açık örneklerinden birisi 1866'da işletmeye açılan İzmir-Aydın hattıdır. İngiliz tekstil sanayi dikkatini, kendisine gerekli olan pamuk için verimli olan Batı Anadolu'ya çevirmiş ve böylece Anadolu'daki ilk demiryolu hattı yapımını İngilizler üstlenmişlerdir⁹.

Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu olan hattı olan İskenderiye-Kahire hattı 1854 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹⁰ Bunu daha sonra 1860'da işletmeye açılan Çernovada-Köstence hattı izlemiştir.¹¹ Osmanlı döneminde toplam 8343 km. demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarının 4587 km'si Cumhuriyetin kuruluşunda ülke sınırları dışında kalmıştır; öyle ki 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin elinde 3756 km'si şirketlerden. 356 km'si de Ruslardan kalan 4112 km. demiryolu bulunmaktadır¹².

Osmanlı devletinin demiryollarının inşası ve işletilmesine ilişkin finans sorunlarının yabancı sermaye ve yatırımcı ile aşılması meselesi bir tarafa.

⁸ Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", **Çağını yalayan Osmanlı! : Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri I** yay. haz. Mustafa Kaçar, Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul, IRCICA, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 1995, s.274.

⁹ Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", **Anka'nın Sonbaharı Osmanlı 'da İktisadi Modernleşme ve Uluslar arası Sermaye**, İletişim Yay., İstanbul 2005, s. 47.

¹⁰ Dünyada ilk demiryolu 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında işletmeye açılmıştır.

¹¹ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001, s. 10.

¹² Bu konuda bkz. Yıldırım, age.

Osmanlı bürokratlarının bu meseleyi kendi kaynaklarıyla halledebilmek için yerli altyapıyı oluşturmak, uzman teknik personel ihtiyacının karşılanması gibi sorunlarla da yüzleşilmesi anlamına gelmiştir.

Osmanlı döneminde inşa edilen Eskişehir Demiryolu'nun (1888) yapımının, yabancı bir şirkete ihaleye edilmesinden dolayı bu hattın yapımını yabancı mühendisler ve uzmanlar gerçekleştirmiştir. Fakat bu hattın yapımını denetleyecek olan ve tamamı Türklerden oluşan bir komisyon kurulmuştur. Bu komisyon, demiryolu için gerekli olan malzemeyi sağlamak, amele ve diğer hizmetlilerin istihdam edilmesiyle görevlendirilmiştir.¹³ Ayrıca Anadolu-Bağdat Demiryolları Muhasebe Müdürü Hasan Sabit Bey. demiryolları hesap işlemlerinde incelemelerde bulunmak üzere gönderilmiştir¹⁴. Haydarpaşa-İzmit hattı inşaatının sevk ve idaresi ise, çoğunluğu asker olan ve mensupları Türklerden oluşan ikinci bir heyetin elindedir. Bu hattın teknik personel açığı yabancı mühendis ve teknisyenlerle giderilmiştir¹⁵. 1873 tarihinde bitirilen bu hat, hem maddi yetersizlik, hem de devletin böyle bir işletmeyi yürütebilecek tecrübe ve kadrodan mahrum olması sebebiyle işletilememiş ve bu hat yeniden yabancı firmalara devredilmiştir¹⁶. Yabancı şirketler yeri geldiğinde Osmanlı tebaasını amele hizmetlerinde kullanmışlardır. Köstence Demiryolu inşaatında 50-60 İngiliz'in yanında çok sayıda yerli işçi çalışmıştır¹⁷. Ancak Hicaz Demiryolu inşaatında durum farklıdır. 1 Eylül 1900 tarihinde fiilen başlayan bu demiryolunun idaresi Alman Mühendis Meissner'e verilmiş ve bu demiryolunda Meissner ile birlikte on yedisi Türk, on ikisi Alman, beşi İtalyan, beşi Fransız, ikisi Avustralyalı, biri Belçikalı ve biri de Rum olmak üzere toplam 43 mühendis çalışmıştır. İnşaatın ilerlemesiyle birlikte Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Osmanlı mühendislerinin sayısında artış olmuş, kutsal topraklardaki inşaatı tamamen Müslüman mühendisler gerçekleştirmiştir.¹⁸ Hattın işçileri de sayıları 7500 civarındaki Osmanlı askerleridir. Ordunun piyade taburları toprak kazmak, ocaklardan taş çıkarmak, travestlerin altına taş yerleştirmek, duvar örmek gibi işleri yapıyor, istihkam erleri demir-

¹³ Efe, agt., s.37.

¹⁴ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, BCA, 030..18.1.1., Kararname No:3929, EK No: 112-39, Yer No:20.49..10.

¹⁵ Öztürk. agm., s.280-286-287.

¹⁶ Öztürk. agm., s.282-287.

¹⁷ Akyıldız, a.g.e., s.73.

¹⁸ Hicaz Demiryolu, **Yeni dünya dergisi**, Şubat 2003, bilgi şu internet adresinden alınmıştır. http://www.yenidunyadergisi.com/index.php?id=773&id2=12&sf=arsiv_oku

cilikten ateşçiliğe ve makinistliğe kadar emek veriyordu¹⁹. Yerli personel, demiryolu işlerinde bizatihi çalışarak tecrübe sahibi olmanın yanında, orta ve yüksek düzeyde personel yetiştirmek amacıyla açılan çeşitli okul ve kurslarda yetiştirilmiştir. Bu okul ve kurslarda hem mevcut personel eğitilmiş, hem de yeni personel yetiştirilmeye çalışılmıştır²⁰. Osmanlı döneminde devletin demiryollarında ihtiyaç duyduğu mühendis ihtiyacı Yüksek Mühendis Mektebi'nden karşılanmıştır²¹. Asıl adı Hendese-i Mülkiye olan bu okuldaki üç bölümden birisi yol ve demiryolu mühendisliğidir²². Yine **1911 'de** kurulan Nafia Fen Okulu mezunları demiryollarındaki inşaatlarda teknik eleman olarak görev almışlardır.²³ Ayrıca I. Dünya Savaşı sırasında Fransız ve İngiliz şirketlerine ait demiryollarına el konulunca buradaki memurların işlerine son verilmiş ve bunlardan doğan boşluğu doldurmak için 1915 yılında Şimendifer Memurları Mektebi açılmıştır. Bu okuldan yaklaşık 1000 kadar demiryolcu yetişmiştir²⁴. Görüldüğü gibi. Osmanlı devleti başlangıçta tamamen yabancı sermaye ve uzmana dayalı olarak yürütülen demiryolu inşâ ve işletme faaliyetinde, mümkün olabildiğince yerli payını artırmaya çaba harcamıştır.

2. Cumhuriyetin Demiryolu Politikaları ve Uygulamaları

Cumhuriyetin lider kadrosu askerî ve siyasî alanda elde edilen başarıların genç Türkiye Cumhuriyeti'nin güçlü kılınmasında yeterli olmayacağı, askerî ve siyasî alandaki başarılarla ilave olarak, devletin ve toplumun ekonomik olarak güçlendirilmesi gerektiği görüşündeydiler. Özellikle İttihatçıların Alman ekolünden etkilenerek ortaya atmış oldukları “millî iktisat” politikası, yeni devletin kurucuları arasında da taraftar bulmuştu. Nitekim 17 Şubat Mart 1923 tarihinde düzenlenen I. Türkiye İktisat Kongresi'nde ifade edilen görüşler devletin resmî politikası olmuştur. Bu Kongre'de, sözkonusu ekonomik hedefler çerçevesinde Türkiye'nin kalkınabilmesi için ortaya dört prensip konulmuştur: Üreticilerin korunması, ihracatın özendirilmesi, millî sanayiye ve işçiyi koruma ve demiryolu siyaseti. Bu-

¹⁹ Ergün Hiçyılmaz, Sabah Gazetesi, 2004/08/07.

²⁰ Yıldırım, a.g.e., s. 189.

²¹ **Demiryolları Dergisi**, Cilt 15, Yıl 1939, sayı. 179-180, s.163.

²² Demiryollarında personel eğitimi için bkz. Nezahat Demirhan, **Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları**, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1995, s. 109.

²³ Demirhan, agt., s. 108

²⁴ Demirhan, agt.,s.202.

radan da anlaşılacağı üzere Cumhuriyet döneminde demiryollarında yapılan modernleştirme çalışmaları ile “misak-ı iktisadî” arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Diğer yandan Cumhuriyet elitinin, bu çerçevede öngördüğü ulaşım sorununun çözümüne ekonomik bağlamda yaklaşıldığında “kendi kendine yeterlik” var mıydı sorusu cevap beklemektedir. Nitekim siyaset yapıcıların demiryolları konusunda yapılacak atılımların neliği meselesinde karşılarında üç önemli engelin varlığı açıktır; çok ağır maliyeti olan bu işi yürütebilecek güçte millî özel sermayenin olmayışı; devlet bünyesinde demiryolları işini bütün olarak yürütmekle görevli bir kurumun olmaması; bir diğeri de bu konuda yetişmiş nitelikli ve yeterli insan gücünün bulunmamasıdır²⁵. Belirlenen demiryolu siyasetinin ilk amacı bu eksikliklerin giderilmesi ve bunun araçlarını sağlamak olmuştur.

Cumhuriyet döneminin ulaşım politikalarında acaba yine Osmanlı emperyal öncelikleri, kendi bütünlüğü içinde devam ettirilmiş midir gibi bir soru sorulabilir. Cumhuriyetin ilk yıllarında memleketin her köşesini “demir ağlarla örmek” şeklinde ifade edilebilecek yönelim; bütün bölgelerin merkezle bağlantısını sağlamak ve bu işi “millî çıkarlara” uygun olarak yapmak hedefiyle plânlanmıştır. Demiryollarında öngörülen millî çıkarlar; ülkenin askerî-güvenlik, iç/dış siyasî, kültürel ve ekonomik hedefleriyle bağlantılı bir kavram olup, “millî çıkarlara ters düşmemek kaydı” ile yeni demiryolları inşa etmek amacıyla yabancı sermayenin ülkeye davet edilmesi benimsenmiş olsa da 22 Nisan 1924’de T.B.M.M.’nde *Anadolu Demiryollarının Mubayaasına ve Müdüriyet-i Umumiyesinin Teşkiline ve Vezâifine Dair Kanun* yabancı sermaye meselesinde aksi bir siyasî tavır geliştirmiştir. Bu Kanun’la, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü de kurulmuştur. Dolayısıyla, yabancı sermayeye geçit veren liberal demiryolu politikasında değişikliğe gidilmiş ve yabancı sermaye tarafından işletilen demiryollarının satın alınarak devletçe işletilmesine karar verilmiştir.²⁶ Bu kararın alınmasında en önemli sebep; Osmanlı emperyal zemininde demiryolları inşâsı ve işletilmesi konusunda, ayrıcalıklarla donatılarak ülkeye davet edilmiş olan yabancı sermayenin, bu ayrıcalıklarını saklı tutma eğiliminin fark edilmesi ve bunun bir tehlike olarak görülmesidir. Bu tespit, cum-

²⁵ Bu konuda geniş bilgi için bkz., Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, TTK, Ankara, 1989; Filiz Çolak, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1840-1940)”, **Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı**, Sayı: 111, Aralık 1997, s.35., Sadri Etem, “Muhtelif Memleketlerde Şimendiferlerin Millileşmesi”, **Demiryolları Dergisi**, Mayıs-Haziran 1934, Cilt: 10, Sayı: 111-112, s.253-4.

²⁶ Ünsal Yavuz, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, **IX. Türk Tarih Kongresi**, 21-25 Eylül 1981, III. Cilt., s. 1645.

huriyet hükümetini, demiryolu ulaşım politikasında yabancı sermayenin gücünü kırmak amacıyla bir devlet politikası belirlemeye itmiştir. Yeni demiryolları memleketin kendi malzemesi, sermayesi ve öz emeğiyle yine memleketin kendi millî, askerî ve ekonomik çıkarlarına -yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarında tarifelerin çok ağır olduğu, yerli/ulusal seviyede tüccar, sanayici ve çiftçilerin tarifelerin yüksekliği konusunda şikâyet ettiği bilindiğinde- göre yapılacaktır. Buna göre yeni bir demiryolu inşaa programı geliştirilmiştir²⁷. Bu politikanın sonucu olarak 1924-1933 yılları arasında 1664 km. demiryolu hattı yabancı şirketlerden satın alınmıştır.²⁸.

Cumhuriyetin, ulaşım problemini çözme konusunda öncelikle devlet yapısı içerisinde bir kurumlaşmaya gittiği görülmektedir. Düzenli demiryolu işletmeciliği 1924 yılında başlamış, 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü,²⁹ 1925 yılında Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi ve 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuştur. Bu kurumlar 1923 yılından 1953 yılına kadar Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak faaliyetlerini yürütmüşlerdir.

İzmir'de gerçekleştirilen Türkiye İktisat Kongresi'nden 1930'lara kadar geçen sürede yabancı sermayenin gelmeyişi, verilen teşvik ve desteğe rağmen özel sektörün büyük sermaye gerektiren işleri yapacak güçte olmayışı, yapılması planlanan ağır sanayi hamlelerinin gerçekleştirilemeyeceğinin anlaşılmasını sağlamıştır. Bu durumun yanı sıra 1929 dünya ekonomik bunalımının ortaya çıkması, 1931 yılından itibaren Türkiye'nin iktisat politikasında belirgin değişiklikler yapılmasına sebep olmuştur. Bu değişiklikler Birinci Sanayi Planı'na yansımış, devletin sanayii bizzat kurması, temel altyapı yatırımlarına girişmesi kararlaştırılmıştır. Bu politika 10 Mayıs 1931'de CHP programına girmiş³⁰ ve planlı devletçi ekonomik siyasetler ortaya çıkmıştır. İktisat politikasındaki bu değişiklikler demiryolu politikasına da yansımış. Birinci Sanayi Plânı³¹ döneminde inşasına başlanmış olan demiryollarının hızla bitirilmesine çalışılmıştır. İkinci Sanayi Plânı içerisinde de, ulaşımın istenilen noktaya gelebilmesi için demiryolu yapımına devam edileceği ifade edilmiştir.

²⁷ Yavuz, agm., s. 1645,1646.

²⁸ İsmail Yıldırım, **a.g.e.**, s.32.

²⁹ Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953**, İstanbul 1953, s.33.

³⁰ Yıldırım, **a.g.e.**, s.33.

³¹ Birinci Sanayi Kongresi hk. bkz., Derviş Kılınçkaya, **1930 Sanayi Kongresi, Raporlar, Kararlar, Zabıtlar**, Bildiren Yayıncılık, Ankara, 2003.

Cumhuriyetin ilk yıllarında “bir karış şimendifer” sloganıyla yola çıkılarak demiryolu inşasında kredi sağlayan yabancı şirketlere ihale verilmiştir. Bu slogan 1934 yerini yılında Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatlarının ihalesini bir Türk müteahhidinin kazanmasıyla ‘Türk bilgisi, Türk Sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu’ sloganına bırakmıştır. Demiryolu inşa politikasındaki bu değişiklikte, 1923-1933 döneminde Türk teknik elemanları ve müteahhitlerinin sayı ve beceri düzeylerinin artması ile beraber dünya ekonomik bunalımı sebebiyle yabancı şirketlerin kredi sağlama imkânlarının azalmasının da etkisi olmuştur³².

Cumhuriyet döneminde demiryolları konusundaki çalışmalara özellikle iki amaç için ağırlık verilmiştir.

Bunlardan ilki askerî amaçlardır. Cumhuriyet elitinin merkeziyetçi bir yönetim anlayışı ile demiryollarından önemli bir beklentisi merkezi çevreye bağlamak olmuştur. Demiryolları güzergâhlarının belirlenmesinde bu durum önemli bir öncelik olarak ortaya çıkmıştır. Çünkü 1923 yılındaki demiryolları haritasına göre. Kuzey ve Doğu Anadolu’nun demiryolu ulaşımı açısından Orta Anadolu ile bir bağlantısı yoktu.³³ 1923-1932 yılları arasında yeni başkenti ülkenin diğer bölümlerine bağlamak amacıyla Sivas, Malatya, Samsun ve Kütahya’dan Balıkesir’e uzanan yeni hatlar yapılmıştır.. Böylece devlet otoritesinin hızlı bir şekilde ülkenin her yerine ulaşması sağlanabilecektir. Daha önce Batı Anadolu’da yoğunlaşan demiryollarının, ülke güvenliği açısından Orta ve Doğu Anadolu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamaya yönelik olarak geliştirilmesine çalışılmıştı. Millî Mücadele dönemi, demiryollarının özellikle askerî amaçlar açısından ne kadar önemli olduğunu göstermiştir. Bu dönemde demiryolu konusunda yaşanan tecrübeler, demiryolu politikasının ülkenin stratejik hedeflerine göre yeniden oluşturulması gerektiği sonucunu doğurmuştur. Mustafa Kemal Paşa’nın bir yurt gezisinde uğradığı Malatya’da, 13 Şubat 1931’de yaptığı bir konuşmada, demiryollarının ülke savunması açısından önemi “*Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır*³⁴.” cümlelerine yansımıştır. Ayrıca Başbakan İsmet İnönü’nün 1 Kasım 1925’de Meclis’in İkinci Dönem üçüncü toplantısındaki “...Ulusal hükümet için demiryolu gereksinimi, ulusal birlik, ulusal savunma ve ulusal si-

³² Yıldırım, a.g.e., s. 44.

³³ agm., s. 1644.

³⁴ Yıldırım, a.g.e., s.50.

*yasa sorunudur. Bu birçok asırların malı olan ulusal bağımsızlığın sorunudur...*³⁵ sözü yine askerî açıdan demiryollarına verilen önemi göstermektedir. Demiryolunun Diyarbakır'a ulaşması dolayısıyla M. Kemal Atatürk. Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya çektiği telgrafta, ülkenin bir merkezden diğerine demiryollarıyla birleştirilmesi, ya da dönemin metinlerinin ifadesine atıfla “demirle bağlanması” bunun bir millî güven ve millî benlik meselesi olarak da yorumlandığına işaret edebilir.

Cumhuriyet elitinin ortaya konulan demiryolu politikasından diğer bir beklentisi ise ekonomik ve sosyokültürel alanlarda olmuştur. Demiryolları yalnız ülke savunması için değil; aynı zamanda ülke iktisadını canlandırabilecek bir araç olarak görülmeye başlanmıştır³⁶. Atatürk, Millet Meclisi'nin 1 Mart 1922 tarihindeki toplantısında, “*İktisadî hayatın faaliyet ve zindegisi ancak münakale vasıtalarının yollarının, şimendiferlerin, limanların hali ve derecesiyle mütenasiptir*”³⁷, Ayrıca 1 Kasım 1925'te Meclis İkinci Dönem Üçüncü toplantısında, “*...Ulaştırma olanaklarından yoksun bölgelerdeki sosyal ve ekonomik aksaklıkları giderebilmenin ilk yolu, demiryolunun oraya ulaştırılması olmalıdır...*” diyerek konu ile ilgili düşüncesini dile getirmiştir. Başbakan İsmet Paşa, 17 Nisan 1925 tarihinde Ankara-Yahşihan demiryolunun açılış töreninde söylediği bir nutukta; “*Memleketi demir ağlarla örmek en büyük azmimizdir.*” demiştir³⁸. Demiryolları, tarıma dayalı, kapalı ekonomik yapının yerine, pazar bütünlüğünü sağlayacak bir araç olmanın yanı sıra,³⁹ ekonomik gelişmenin bütün ülke çapında yayılmasında da etkili bir araç olarak görülmüştür. Özellikle az gelişmiş bölgelere doğru genişletilen demiryolu ağının limanlarla olan bağlantısı da gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Demiryolları inşasında ekonomik amaçlar dikkate alındığında, demiryollarının geçtiği bölgelerde üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadî bir denge kurulması yanında, iktisadî hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlandığı anlaşılmaktadır⁴⁰. Demiryolları sayesinde toplumun birbiriyle kaynaşması temin edilerek “egemen” kültür unsurlarının bütün topluma yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

³⁵ Yavuz, agm., s. 1646.

³⁶ Yıldırım, a.g.e., s. 169,171,173.

³⁷ <http://www.tedd.gov.tr/genel/tarihce.htm>.

³⁸ Onur, s.57.

³⁹ Kuter Ataç, “Atatürk Döneminden Günümüze Hizmetler, Ulaştırma ve Bankacılık Sektörleri”, **Atatürk'ten Günümüze Türkiye Ekonomisi**, Hacettepe Üniversitesi İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2002, s. 98.

⁴⁰ Yıldırım; a.g.e.,s.39.

Cumhuriyet ilân edildiğinde 4112 km'lik demiryolu ağı içerisinde sadece 1734 km lik demiryolunun devlet tarafından işletilmesi ülke içindeki mal dolaşımını ve dolayısıyla iç ticareti olumsuz yönde etkilemiştir. Bu dönemdeki demiryolu politikası üretim bölgeleriyle tüketim bölgelerini birbirine bağlayarak ülke içerisindeki mal dolaşımını düzenlemeyi ve sonuçta üretimi artırmayı amaçlamıştır. Hat döşenecek bölgelerin yeraltı ve yer üstü zenginlikleri dikkate alınmış, bu nedenle bazı hatlar döşendikleri yörenin ürünleriyle anılmışlardır. Örneğin, “Taşkömürü Hattı” olarak geçen Irmak-Filyos hattının Ereğli’yi Ankara-Sivas hattına bağlayarak, İç Anadolu’nun ihtiyacı olan kömürü bu bölgeye götürmesi amaçlanmıştır. Yine “Bakır Hattı” olarak anılan Fevzi Paşa-Malatya-Ergani hattının inşa amacı, bakır üretimini merkeze ve dış pazarlara taşımak üzere limanlara ulaştırmaktır⁴¹.

Bu noktada, Cumhuriyet elitlerinin “yurdu demir ağlarla örmek” idealinin nesnelleşmesinin görünümü azımsanamaz. Öyle ki 1923’de demiryollarının % 75’i Ankara’nın batısında iken 1950’de bu oran % 40’a düşmüştür. Cumhuriyet döneminde yapılan demiryollarının % 75’i Ankara’nın doğusunda % 25’i ise Ankara’nın batısında yapılmıştır. Bu dönemde yapılan demiryollarının toplam uzunluğu 3579 km dir. 3840 km yol ise millileştirilmiştir⁴². Genel bütçe içerisinde demiryollarına verilen ödenekler 1924-1931 yılları arasında % 7 ile % 11 arasında değişen büyük oranlara sahip olmuştur. 1932-1939 arasında ise bu oran % 4 ile % 5 arasında değişmiştir.

2.1 Demiryollarında Türk Personelin Yetiştirilmesi

Osmanlı döneminde yapılan demiryolu işlerinde yerli personelin zaman zaman gözetimci, denetimci gibi işleri yürütmek üzere kurulan komisyonlarda görev almaları bu konuda tecrübe sahibi olmalarını sağlamıştır. 1923— 1927 döneminde, Hicaz demiryolları çalışanlarıyla,⁴³ 1. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele döneminde demiryollarında çalışarak tecrübe kazanan yerli personelden faydalanılmıştır. Fakat yetiştirilmiş bu personelin varlığına rağmen özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında; mühendis, işletmeciler ve mimar gibi vasıflı personel eksikliği demiryollarının işletilmesinde büyük sorun yaratmıştır.

⁴¹ Yavuz, agm., 1647

⁴² Yıldırım, a.g.e.,s.1 94.

⁴³ İstanbul’dan Medine’ye Bir Tarih Belgeseli, Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, Albura Türk Yayınları, İstanbul 1999.

Cumhuriyet döneminde personel eğitiminin ne ölçüde önemsendiği sorusu kayda değerdir; zira öyle anlaşılıyor ki, bu alanda siyaset yapımcılar, demiryollarının inşası bir tarafa esasta, demiryollarının nitelikli personele duyduğu ihtiyaç ile yüzleşmişlerdir. Bunun için ilk defa 11 Haziran 1923'te Konya'da "Şimendifer Mektebi" adıyla bir okul açılmış ve 14 devre mezun verdikten sonra o dönem için yeterli sayıdaki alt kademe personel ihtiyacı sağlandıktan sonra kapatılmıştır. İhtiyaç üzerine 4 Ekim 1930'da tekrar açılan bu okul, daha sonra "Hareket Kursu" adını almıştır. Bu kurs, 25 Şubat 1948 tarihinde kapatılıncaya kadar 4735 kişinin eğitimi sağlanmıştır. İlk düzenli kurs ise 1923'te Haydarpaşa'da, daha sonra da Eskişehir ve Ankara'da açılmıştır. Ayrıca 1938'de yeni bir kurs programı hazırlanmıştır. Yeni programa göre, personelin ihtiyaç duyulan dallarda 13 haftada 364 saatlik kurs ile eğitilmesine başlanmıştır. Bu kurslar Sivas, Eskişehir, Haydarpaşa'da açılmıştır. Yine bu amaçla 1942'de Ankara'da lise seviyesinde "Meslek Okulu" açılmıştır. 558 mezun veren bu okul 1949'da kapatılmıştır⁴⁴. Yurt içinde açılan bu kurs ve okullar teknisyen, kondüktör gibi orta düzey personelin yetiştirilmesi amacıyla açılmış ve yeterli sayıda personel yetiştirdikten sonra kapatılmıştır.

Yurt içinde açılan bu okul ve kurslar yanında, özellikle nitelikli eleman ihtiyacını karşılamak üzere yurt dışı eğitimi de devreye sokulmuştur. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü 25 öğrenciyi yurt dışına, tamamı Almanya'ya göndermiştir⁴⁵. 1940'lı yıllarda Demiryolları Genel Müdürlüğü hesabına yurt dışında okuyan öğrencilerden⁴⁶ biri olan Muzaffer Sağışman, 1938 yılında Ulaştırma Bakanlığı Devlet Demiryolları hesabına Almanya'daki Berlin Technische Hochschule'de yüksek öğretime başlamış, daha sonra Dresden Technische Hochschule'ne nakil olarak 1943 yılında Yüksek Mühendis ve 1944 yılında doktor mühendis olmuştur. 1945 yılında Devlet Demiryolları Sivas Cer Atölyesi'nde göreve başladıktan sonra İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi'ne geçerek 1948 yılında Doçent, 1954 yılında profesör olmuştur⁴⁷.

⁴⁴ Yıldırım, a.g.e.,s. 190.

⁴⁵ Seyfi Yıldırım, agt., s.205., Ayrıca Demiryolları Dergisi, Yıl 1938, Cilt 14, Sayı 160-171'de, Demiryolları 1939 tarihinde yüksek teknik elemanların yetiştirilmesi için demiryollarının büyük gayret sarf ettiği, o gün itibarıyla Avrupa'da ve Amerika'da yalnız Cer⁴⁵ kısmı için öğrenim gören gençlerin adedinin 45 olduğu ifade edilmiştir. Yine Demirhan, agt., s.209'da, 1945 yılında yol, cer ve malzeme branşlarında yüksek öğrenim yapmak üzere Amerika'ya 53 öğrenci gönderildiği belirtilmektedir.

⁴⁶ Yıldırım, agt. s.86.

⁴⁷ **Danışma Meclisi Bibliyografyası**, Yayına Hazırlayan, Yusuf Sarınoy (Basım Halinde). Türkiye Büyük Millet Meclisi.

2.2 Türkiye Demiryollarında Yabancı Uzmanlar: İstihdam ve Uzmanlık (1925-1950)

Türk demiryolları hangi türde uzmana, neden ihtiyaç duymuştur? Yabancı uzman istihdamında dönemsel farklılıklar nedir ve bunun sebepleri nelerdir? Türkiye'nin yabancı uzmanlardan beklentisi nedir? Aşağıda bu sorulara cevap olmak üzere yabancı uzmanların istihdam edildikleri alanlar, geldikleri ülkeler ve mesleklerine göre dağılımları verilmiştir. Aynı bir paragraf olmak üzere de bu uzmanların çalışma süreleri ve aldıkları ücretler de irdelenmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, yoğunlaşan demiryolu çalışmalarında ihtiyaç duyulan elemanların temini için çeşitli yöntemlere başvurulmuştur. Bunları, yurt içindeki okullarda eleman yetiştirmek, yurt dışına öğrenci göndermek ve yabancı uzman istihdam etmek şeklinde sıralayabiliriz. Yurt içi ve yurt dışı eğitiminde kendi personelimizi eğitime süreci yabancı uzman istihdamına göre sonuçları daha geç alınabilecek yollardır. Belirli müfredata göre eğitim alacak öğrencilerin hem teorik eğitim süreçleri hem de öğrenimlerini tamamladıktan sonra işlerinde tecrübeli bir hale gelmeleri en azından 15 yıllık bir süreci gerektirmektedir. Oysa yabancı uzmanlar kendi konularında rüşünü ispat etmiş kişilerdir ve nitelikli acil eleman ihtiyacını gidermek için vazgeçilmez bir kaynak özelliğini taşırlar. Bu yüzden de modernleşme çabalarını yürüten devletler tarafından daima başvurulmuş bir kaynak olmuştur.

Yerli, nitelikli personel yetiştirilene kadar gerekli boşluğu giderebilmek için demiryollarında, mühendis, işçi, gibi meslek alanlarında yabancı uzman istihdam edilmiştir.⁴⁸ Yabancı istihdamının en önemli sebebi Türk mühendislerinin sayısının yetersizliği olarak ifade edilmiştir⁴⁹. Demiryollarında başlatılmış olan inşaatlarda Türk mühendislerinin azlığı dolayısıyla yabancı mühendis çalıştırmak bir zorunluluk olarak kendisini göstermiştir⁵⁰.

Duyulan ihtiyaç üzerine 1924 yılında yabancı uzmanların devlet hizmetinde bir yıldan fazla çalışabilmeleri için Bakanlar Kurulu'na yetki veril-

⁴⁸ Burada irdelenen demiryollarında yabancı uzman istihdamının, yabancı uzman sayısı, uzmanlık alanı, istihdam süreleri ölçütlerine göre istatistiği, tablo olarak makale sonunda verilmiştir.

⁴⁹ BCA, 030.18.01.02., Kararname No:2/853, Ek No.243/162.

⁵⁰ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 15445, Ek No.243/152.

miştir⁵¹. Bilhassa mühendislerin çoğunlukla ihtiyaçtan dolayı bir yıldan fazla istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Batılı uzmanların istihdamları Türkiye’de belirli şartlara bağlanmıştır. Yabancı uzman istihdamıyla ilgili olan 2557 numaralı Kanun’da sadece Maarif Vekâleti tarafından istihdam edilen yabancılar için bir yıldan daha fazla sözleşme yapılabilmesi ve bunlarla ilgili uzun süreli bir Bakanlar Kurulu kararı alınabilmesi hükmü bulunmaktadır.

İstihdam Edildikleri Alanlara Göre Tablo 1: Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların Ülkelerine Göre Sayıları (1926-1950).

Uyruğu	Adedi	%
Alman	23	32
Amerikan	13	17
Avusturya	13	17
Macar	11	15
isviçre	5	7
Fransız	5	7
Bilinmeyen	1	2
Yunan	1	1
Polonya	1	1
isveç	1	1
Rus (Türk asıllı)	1	1
Toplam	75	%100

Toplam 74 yabancı uzmanın uyruğu tespit edilmiştir. En fazla yabancı uzman Almanya’dan 23 uzman (% 32) gelmiştir. 19. yüzyılın son çeyreğinde II. Abdülhamit dönemiyle başlayan Türk-Alman dostluğu kültürel, askerî ve siyasî alanda gelişmiş ve I. Dünya Savaşı’nda bir kader ortaklığına gitmiştir. I. Dünya Savaşı’ndan sonra oldukça azalan bu ilişkilere rağmen teknoloji transferi ve “uzman desteği devam etmiştir. Ayrıca bu çalışmanın önceki sayfalarında belirtildiği üzere demiryolları konusunda yurt dışı eğitimi alacak Türk öğrencilerin tamamı bu ülkeye gönderilmiştir. Bu da as-

⁵¹ BCA 030.18.01.02., Kararname No:672, Ek No.241/1.

ında teknoloji, eğitim ve kültür alanlarında Türk-Alman işbirliğinin devam ettiğini göstermektedir. Hatta yurt dışı eğitiminde genel olarak II. Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda yurt dışı eğitiminin bu ülkede yapıldığını da burada belirtmek yerinde olacaktır.⁵² Bu durum Cumhuriyet Türkiye'sinin, Osmanlı'nın son döneminden kalan Türk-Alman yakınlığını hiç değilse bu alanda sürdürdüğünü göstermektedir.

Bu Alman uzmanlardan üçü 1925 yılında gelmiştir. 1925 yılında gelenlerden ikisi, dönemin demiryolu inşa politikasına uygun olarak Samsun-Sivas hattı inşaatında mühendis olarak ve birinin de Haydarpaşa Cer Başmüfettişliği ile Ankara Cer Reis Muavinliği'nde amir olarak istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Üç Alman 1926 yılında gelmiş, ikisi Samsun-Sivas ve Ulukışla-Bor hattı inşaatında, 1'i ise Demiryolları Fen Heyeti Başkanlığı'nda istihdam edilmiştir. 1934 yılında gelen bir Alman uzman inşaat işlerinde istihdam edilmiştir. Buna göre Almanlardan 5'i inşaat, 12'si cer, 2'si malzeme teslim ve kontrol, 2'si işletmeciliği daha verimli bir hale getirmek için muhasebe ve istatistik işleri ile yeniden yapılacak olan tamir atölyeleri ve vagon fabrikasının kurulması işlerinde görevlendirilmiştir. 1937 yılında getirilen 1 Alman ise aplikasyon⁵³ işlerinde istihdam edilmiştir. Türk demiryollarında istihdam edilen Alman uzmanların en son geliş tarihi 1937'dir. Bu tarihten sonra Alman uzman getirilmemiştir. Bunun en önemli sebebi ise şüphesiz II. Dünya Savaşı'dır. Bu duruma göre Abdülhamit döneminde başlayan Osmanlı-Alman işbirliğinin Türkiye Cumhuriyeti döneminde de devam ettiğini göstermektedir. Özellikle demiryolları konusundaki Türkiye-Almanya işbirliğinin en azından yabancı uzmanlar çerçevesinde devam ettiğini söylemek mümkündür. Çünkü demiryollarında istihdam edilmek üzere Türkiye'ye getirilen her üç yabancı uzmandan 1'i Alman'dır.

Bunlar içerisinde en dikkat çekenlerden birisi Türk demiryolcuğunda önemli katkıları olan Meissner Paşa'dır⁵⁴. Paşa İzmit-Eskişehir hattı inşaatının başlangıcında Türkiye'ye gelmiş, daha sonra Dedeoğaç-Selanik (1884-1896) hattında görev almış ve Hicaz hattı inşaatında başmühendis

⁵² Yurt dışı eğitimi hk. Bkz. Seyfi Yıldırım, agt.

⁵³ Yapılan imar planlarını, yapı projelerini, yol projelerini, demiryolu projelerini, bahçe marisine ilişkin düzenleme planlarını vb. projeleri zemine uygulama işlerine Aplikasyon denir.

⁵⁴ Bu makalede, arşiv belgelerinde geçen uzmanların isimleri, bulunabildiği ölçüde kendi dilindeki orijinal adlandırmalarıyla kullanılmıştır, nitekim Meissner Paşa'nın ilgili arşiv belgesinde adının kullanımı "Maysner Paşa" olarak geçmektedir, gibi. Sair isimler içinde bu uyarı dikkate alınmalıdır.

muavini olarak Şam'a gelmiştir. Hicaz hattında maiyetindeki Türk mühendislerin yetişmesine vesile olmuştur. Mondros Mütarekesi'ni müteakip Türkiye'den ayrılmak zorunda kalmış, bilinen hizmetleri sebebiyle 1924 yılında Türkiye'ye yeniden davet edilmiş, ilk olarak Anadolu-Bağdat demiryolları idaresinin fen müşavirliğine ve ardından Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü fen müşavirliğine getirilmiştir. 1933 tarihine kadar bu görevini yürütmüş, aynı yıl İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'ne profesör olarak atanmış ve ölümüne kadar bu görevini yürütmüştür. Çok nadir olarak bir yabancıya verilen paşalığı ise hizmetleri karşılığında Rumeli Beylerbeyliği'nin vermiş olduğu bir unvandır⁵⁵. Meissner Paşa hem demiryollarının çeşitli iş kademelerinde pratik olarak hem de yüksek okulda teorik olarak Türk demiryolcuların yetişmesine büyük katkılar sağlamıştır.

Yabancı uzmanların temin edildiği ülkeler arasında ikinci sırada bulunan Amerika'dan 13 (% 17) kişi gelmiştir. İlk Amerikalı uzmanın 1930 yılında geldiği ve Ulukışla demiryolu inşaatında görevlendirildiği tespit edilmiştir⁵⁶. 1933 tarihinde getirilen bir diğer Amerikalı uzmandan demiryolları işletme teşkilat ve tarifelerinin araştırılması için faydalanılmış ve bu konuda kendisinden bir rapor alınmıştır⁵⁷. Charles E. Bell'in bu raporu beş kısımdan oluşmuştur. Birinci kısımda nakliyat ve nakliyat üzerine etki eden hususlar; ikinci kısımda muhasebe ve muhasebe usulleri, demiryolu istatistikleri, bunların iktisadi demiryolu işletmesi ve geliri üzerine etkileri; üçüncü kısımda çeşitli hatların mubayaa taksitleri; dördüncü kısım da devlet demiryolları teşkilat ve idaresi; beşinci kısımda ise çeşitli layihalar yer almaktadır. Bell raporunda şu hususlara temas etmiştir:

Memleketin gelişmesi ve savunması için girişilen demiryolu çalışmalarının takdire şayan, fakat mevcut tesisat ve araçların yetersiz olduğu, bazılarının ise tamire ihtiyacı bulunduğunu ifade etmektedir. Ayrıca demiryolu personeli içerisinde çok kabiliyetli kişiler bulunduğunu fakat bunların modern usulleri bilmediklerini, Amerika'daki meslektaşlarıyla kıyas edilemeyeceği çünkü Türk demiryolcuğunun henüz çocukluk çağına olduğunu belirtmektedir. Özellikle dünya ekonomik bunalımının demiryollarına da kötü tesir ettiği, demiryolunun ziraat ve yolcu tarifelerinden halkın memnun ol-

⁵⁵ Meissner Paşa hk. Bkz., **Demiryolları Dergisi**, Cilt 14, Sayı 361-363, s. 179-180.

⁵⁶ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 12020, EkNo.243/94; Kararname No:9428, EkNo.2/479.

⁵⁷ BCA 030.18.01.02., Kararname No:15009, 18/9/1933, Yer No:39.67..8; BCA 030.10.0.0., Kararname No:15144, Yer No:147.48.22.

madığı, bir demiryolu muhasebe usulünün olmadığı, böyle bir usul getirilmediği gelir ve giderin tahlil edilmesinin mümkün olmadığı, Amerika'da demiryolları için özel bir muhasebe usulü bulunduğu ifade edilmiştir. Demiryolları özellikle ziraatı geliştirmek için üzerine düşeni yapmalıdır. Özellikle hububat ve sebze-meyve üretiminin arttırılması ve demiryollarıyla ihracatı teşvik edilmelidir. Hatta bunun için demiryollarında “ziraatı teşvik ettirme şubesi” açılmalıdır. Demiryolları deniz mahsulâtı, hayvan ve hayvan ürünleri, madenler ve orman ürünlerinin nakliyatını yapabilmek amacıyla bunların üretiminin bol olduğu yerlere şube hatları yapılmalıdır. Ayrıca limanlar, demiryolu binaları elden geçirilmelidir. Demiryollarının şu anki durumuyla turizmi artırması mümkün görülmemektedir. Çeşitli mıntikalarda demiryollarına ulaşımı kolaylaştıracak şoseler yapılmalıdır. Tamirat atölyeleri şimdilik yeterli fakat yapılan tamiratlar kötüdür. Bunlardan başka demiryolları iyi idare edilmemektedir. Demiryolları aşırı merkezi bir şekilde idare edilmekte, idareciler yeterli ehliyete sahip değildir. Çok fazla mevzuat bulunmakta ve aşırı derecede haberleşme yapılmaktadır.

Bell'in bu raporunda yer alan bazı hususlar yönetim tarafından dikkate alınmıştır, özellikle verimli işletmecilik için muamelatı nakdiye, gelir, muhasebe ve istatistik işleri, yeniden yapılacak tamir atölyeleri için iki Fransız ve iki Alman uzman, 1935 yılında getirilmiştir.

Diğer Amerikalı uzmanların ise 1947 ve 1948 yıllarında geldiği görülmektedir. Bu durum Türkiye'nin yurt dışı eğitiminde de kendisini göstermektedir. II. Dünya Savaşı sonrasında gelişen Türk-Amerikan ilişkileri çerçevesinde demiryolları konusunda getirilen uzmanların bu ülkeden getirildiği ve demiryolları konusunda eğitim görecekt olan öğrencilerin de bu ülkeye gönderilmesi bir tesadüf değildir. Bu uzmanların, işletmeciliğin daha verimli bir hale getirilmesi, idarenin ticaret, tarife ve muhasebe işlerini daha verimli bir hale koymak, cer işlerinde bir kalkınma yapmak, özellikle lokomotiflerin iktisadî ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlamak ve Devlet Demiryolları atölyelerinde parça başına iş yapma sistemini geliştirmek üzere getirildikleri görülmektedir. Bu duruma göre Amerikalı uzmanların daha çok II. Dünya Savaşı sonrasında gelişen Türk-Amerikan ilişkileri çerçevesinde getirildiği söylenebilir.

Üçüncü sırada yer alan Avusturya'dan 12 kişi (%17) gelmiştir. Avusturya'dan gelen uzmanlardan 9'u 1928 yılında getirilmiş ve 3 yıl demiryolu inşaat işlerinde hizmet vermişlerdir. Bu dönem Türk demiryollarında inşaatların yoğun olarak yapıldığı bir dönemdir. Diğer 3 kişiden 1'i 1931 yılın-

da gelmiş ve Fen Heyeti'nde 2 yıl hizmet vermiş, l'i 1935 yılında gelmiş, cer işlerinde 2 yıl hizmet vermiştir. Son Avusturyalı uzman da 1938 yılında gelmiş ve Filyos-Ereğli Demiryolu İnşaat Başmühendisliği'nde 1 yıl görev yapmıştır.

Dördüncü sırada yer alan Macaristan'dan ise 11 kişi (% 17) gelmiştir. Bunlardan üçü 1926 yılında gelmiş ve Çankırı, Sinop ve Mersin demiryolu inşaatlarında istihdam edilmişlerdir. 1933 yılında getirilen Tites isimli mühendisin istihdamıyla ilgili belgede, Türk mühendislerinin eksikliği sebebiyle yabancı uzman çalıştırılmasının zorunluluğundan bahsedilmektedir⁵⁸. 1934 yılında tam olarak hangi işte çalıştırıldığı tespit edilemeyen Mühendis Szeut Gyorgyi Czeken'in 1938-1942 yılları arasında 4 yıl istihdam edildiği anlaşılmaktadır⁵⁹. Yine 1935 yılında gelen diğer bir mühendis ise Filyos-Ereğli demiryolu inşaatında görevlendirilmiştir. Bundan sonra 1937-1942 tarihlerinde istihdam edilen 7 Macar uzmandan üçünün demiryolu Fen Heyeti'nde görev yaptığı tespit edilmiştir. Hatta bunlar içerisinde bulunan ve bir Macar Yahudisi olan Jorj Ronai'nin Fen Heyeti'nde 12 yıl görev yaptığı görülmektedir. Bir diğer Macar uzman ise yapılan bina ve tesislerin dekorasyonu işlerinde istihdam edilmiştir.

İsviçre'den 1932-1939 tarihleri arasında 5 kişi (% 7) gelmiştir. İsviçre Demiryolları Genel Müdürü tarife işlerindeki tecrübesinden istifade etmek üzere 1932 yılında getirilmiştir. 1936 yılında gelen bir diğer uzman inşaat işlerinde, 1938 yılında gelen bir uzman ise Ankara gar gazinosunun ve muhtelif gar ve istasyonlarında açılacak misafirhane (otel), gazino ve büfelerin iç ve dış turizmi teşvik edecek surette tesis, tanzim ve idaresi için gelmiştir. Yine 1938 yılında gelen bir uzman Yol ve Fen Heyeti'nde görevlendirilmiş, 1939 yılında gelen bir diğer uzman ise kısa süreli olarak İşletme ekonomisi ve nakliye konularında konferanslar vermek üzere gelmiştir.

Fransa'dan 5 kişi (% 7) gelmiştir. 1934 yılında istihdam edilen Sioul, daha önce İzmir-Kasaba Demiryolu eski ikinci müdürlüğü yapmıştır. Kendisinden cer işlerinde istifade edilmiştir. 1935 yılında gelen iki uzman ise işletmecilik alanında nakit ve gelir işlerini düzenlemek üzere istihdam edilmişlerdir. 1936 yılında gelen bir uzmanın 5 yıl cer işlerinde istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Osmanlı dönemindeki modernleşme çalışmalarında daha çok Fransız uzmanlardan yararlanıldığı bilinmektedir. Cumhuriyet

⁵⁸ BCA, 030.18.01.02., Kararname No: 15445, EkNo.243/152.

⁵⁹BCA, 030.18.01.02., Kararname No:2/13715, 2/16494, 2/11079.

döneminin bu ilk. safhasında Fransız uzmanların sayısı ve oranının en azından demiryolu örneğinde oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bu durum Türkiye'nin ikili ilişkilerinde artık Fransa ile çok sıkı ilişkiler yürütülmediğini göstermektedir.

Yunanistan, Polonya, İsveç ve Rusya'dan ise birer kişi gelmiştir. 1936 yılında gelen Yunan mimar Dimitri Petusis, yeni yapılan demiryolu binalarının mimari işlerini düzenlemek üzere 3 yıl istihdam edilmiştir. Aslen Romanya katoliği olan Polonya uyruklu Wyleznski Adam, 1940 yılında gelmiş ve inşaat işlerinde istihdam edilmiştir. 1926 yılında İsveçli Mühendis İvar Şahber ve Rus uyruklu İbrahim Haydarof Ankara-Sivas hattı demiryolu inşaatında istihdam edilmişlerdir.

– İstihdam Edildikleri Alanlara Göre

Aşağıda demiryollarında istihdam edilen yabancı uzmanların Türkiye'de yaptıkları işlere göre sayıları ve bu sayılara göre yüzdelik oranları verilmiştir.

Tablo 2: Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların İstihdam Alanlarına Göre Sayıları (1925-1950).

İstihdam Alanları	Adedi	%
inşaat işleri	26	34
Cer işleri	15	20
işletme işleri	11	15
Bilinmeyen	9	12
Yol ve Fen Heyeti	7	9
Mimari ve Dekorasyon	3	4
Malzeme Teslim ve Kontrol	2	3
Aplikasyon ve Harita işleri	2	3
Toplam	75	% 100

Tablo 2'de görüldüğü üzere toplam 66 yabancı uzmanın Türkiye'de hangi işlerde istihdam edildiği tespit edilmiştir.

İnşaat işlerinde 26 kişi (% 34) istihdam edilmiştir. Bu kısım demiryollarının inşaat işlerinde çalışan yabancıların geldikleri tarihlere ve istihdam

edildikleri yerlere göre sıralanmıştır. 1925-1929 yılları arasında gelmiş olan 22 yabancıdan 19'u çeşitli demiryolu inşaatlarında istihdam edilmişlerdir. Bu dönemde Türkiye'de demiryolu inşaatlarını hız kazanmış ve Türk mühendislerinin azlığından dolayı yabancı mühendisler istihdam edilmiştir.

1925 yılında 6 yabancı uzman gelmiş ve bunlar içerisinde 5'i çeşitli demiryolu inşaatında istihdam edilmiştir. Üçü Ankara-Sivas hattı, ikisi de Samsun-Sivas hattında görevlendirilmişlerdir. 1925 yılında Avusturyalı mühendis Frangle.⁶⁰ Rus uyruklu Fen Memuru İbrahim Haydarof⁶¹ ve İsveç'li mühendis İvar Şahver⁶² Ankara-Sivas demiryolu hattında görevlendirilmişlerdir. Yine 1925 yılında Herbert Vaydınar⁶³ ve Legal⁶⁴ isminde iki Alman Mühendis Samsun-Sivas hattında istihdam edilmiştir.

1926 tarihinde de ikisi Alman ve 3'üde Macar olmak üzere 5 yabancı mühendis gelmiştir. Bunlar Samsun-Sivas ve Ulukışla-Bor, Çankırı, Sinop Demiryolları ve Mersin demiryolları inşaatlarında görevlendirilmişlerdir. Ulukışla-Kayseri hattının yapımı, Ankara-Kayseri ve Konya-Adana hattını birbirine bağlayarak Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demiryolu ulaşımı sağlamak ve bölgede yer alan önemli üretim merkezleri ve bunlarla ticaret yapan bölgenin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla yöneliktir⁶⁵.

Demiryollarının Samsun-Sivas ve Ulukışla-Bor Şubesi'nde 1926 tarihinde Maurer ve Johnson adında iki Alman mühendisin istihdam edildiği görülmektedir⁶⁶. Cumhuriyetin ilanıyla beraber. Karadeniz'de önemli bir liman olan Samsun'u Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak olan hattın yapımına (Samsun-Sivas hattı) 23 Aralık 1924 yılında başlanılmıştır⁶⁷. Ulukışla-Kayseri hattına 1927 yılında, Ankara-Kayseri ve Konya-Adana hattını birbirine bağlayarak Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demiryolu ulaşımı sağlamak ve bölge ticaretine katkıda bulunmak için başlanılmıştır⁶⁸. Macar uyruklu İbkaı Loşla, Buhle Loslo ve Eştovan adında üç mühen-

⁶⁰ BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/2860., Yer No: 14.26.6.

⁶¹ BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/3078, Yer No: 15.29.2.

⁶² BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/2860, Yer No: 14.26.6.

⁶³ BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/2835, Yer No: 14.25.17.

⁶⁴ BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/2835, Yer No: 14.25.17.

⁶⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s.83.

⁶⁶ BCA 030.11.10, Kararname No:6/986 Yer No:23.11.17.

⁶⁷ Yıldırım, **a.g.e.**,s.78.

⁶⁸ **a.g.e.**, s.81,82.

dis, Çankırı ve Sinop ve Mersin demiryollarında istihdam edilmiştir⁶⁹.1926 yılında hız kazanmış olan demiryolu inşaatında 6 Avusturyalı mühendis istihdam edilmiştir. Bu mühendisler üç sene çeşitli demiryolları inşaatlarında çalışmış⁷⁰ ve görevlerine 8 Haziran 1931'de son verilmiştir⁷¹. 1930 yılında Ulukışla hattında İnşaat müfettişi Amerikan uyruklu Deduval istihdam edilmiştir⁷².1933 yılında Macar uyruklu Tites'in Demiryolları İnşaat Dairesi'nde görevlendirildiği görülmektedir. Tites daha önce de Nafia Vekâleti'nde ve Kütahya-Balıkesir hattında istihdam edilmiştir. Bu yıl inşaatına yeni başlanmış olan demiryollarında Türk mühendislerinin azlığı dolayısıyla yabancı mühendis çalıştırmak zorunluluğu olduğu ifade edilmiştir⁷³.1934 yılında Alman mühendis Dr. Kann'ın demiryolu inşaatında istihdam edildiği görülmektedir. 1935 yılında Filyos-Ereğli demiryolu inşaatında çalıştırılmak üzere mühendise ihtiyaç bulunduğundan, Macar asıllı Gyula'nın istihdam edildiği görülmektedir⁷⁴. Aynı yıl Demiryolları inşaat işlerinde İsviçre tebaasından Metros Mitrea'nın çalıştırılması kararlaştırılmıştır⁷⁵.1935 tarihinde Avusturya tebaasından mühendis Beziç. Şitelhelm ve David. Afyon-Antalya hattı demiryolu inşaat kısmı mühendisliklerine tayin edilmişlerdir⁷⁶. Filyos-Ereğli İnşaat Başmüdürlüğü emrinde Avusturya tebaasından Mühendis Şitelhelm 1 yıl müddetle demiryollarında çalıştırılmıştır⁷⁷. 1940 yılında Polonya uyruklu ve Macar asıllı Wyleznski Adam'ın Demiryolları İnşaat Dairesi'nde istihdam edildiği anlaşılmaktadır.⁷⁸

Cer işlerinde 15 kişi (% 20) istihdam edilmiştir. Cer işlerinde ilk istihdam edilen Alman Otto Ebeling'in 1925 yılında geldiği ve 1932 yılına kadar Haydarpaşa Cer Başmüfettişliği ile Ankara'da Cer Reis Muavinliği'nde istihdam edildiği anlaşılmaktadır⁷⁹. 1934 yılında İzmir-Kasaba de-

⁶⁹ BCA 030.11.1.. Yer no. 25.21.5.

⁷⁰ BCA 030.18.01.02. Kararname No:9428, Ek No.243/55. Bu mühendislerin isimlen şöyledir: Peter, Vays, Pol Tezner, Rodelf İzner, Firç İner, Kari Gabriyel, Robert Gallos, Beziç, Kopeç.

⁷¹ BCA 030.18.01.02. Kararname No: 14133, Ek No.243/126.

⁷² BCA 030.18.01.02. Kararname No: 12020, Ek No.243/94; Kararname No:9428, Ek No.2/479.

⁷³ BCA 030.18.01.02. Kararname No: 15445, Ek No.243/152.

⁷⁴ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/3747, Ek No.243/218.

⁷⁵ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/4591, Ek No.243/231.

⁷⁶ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/1977, EkNo.243/185.

⁷⁷ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/8055, Yer No:82.5.. 16.

⁷⁸ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/13974, Yer No:91.70.. 14

⁷⁹ BCA 030.18.01.02. Kararname No: 10760, Ek No. 157/53; BCA 030.18.01.02, Kararname No:9592, Ek No:243/60.

miryolu eski ikinci Müdürü Sioul'un uzman olarak yeniden üç seneliğine Devlet Demiryolları hizmetine getirilmesi kararlaştırılmıştır. Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra bu hattı işleten şirket ve hükümet arasında 6 yıllık bir sözleşme yapılmıştır. Bu sürenin sonunda işletme sözleşmesi uzatılmamış ve bu hat 1934 yılında devletleştirilmiştir⁸⁰. 2557 Sayılı Kanun'a istinaden Sioul için de her yıl yeniden Bakanlar Kurulu kararına istinaden uzatma alınması gerekmiştir. Sioul adı geçen hattın cer işlerini düzenleyecektir⁸¹. 1935 yılında cer işlerinde istihdam edilen Avusturya uyruklu mühendis Kobinger'in 07.1.1937, Fransız uyruklu mühendis Dovarez'in 22.7.1936 tarihinden itibaren birer sene daha çalıştırılmaları kararlaştırılmıştır. Sivas Cer Atölyesi'nde istihdam edilmiş olan Dovarez, 1936 ile 1941 yılları arasında 5 yıl süreyle istihdam edilmiştir⁸². İdarece 1936 yılında 8 uzman getirilmesine karar verilmiştir⁸³. Cer Dairesi'nde görevlerine devam eden bu uzmanların görev süreleri 1 yıl uzatılmıştır⁸⁴. 1937 yılında Devlet Demir Yolları Eskişehir Cer Atölyesi kalorifer tesisatında Hans Herrwertts uzman işçi olarak çalıştırılmış,⁸⁵ Hans'ın bu görevi 1937'den 1940 yılına kadar sürmüştür⁸⁶. Demiryollarının Eskişehir Cer Atölyesi'ni ıslah ve yapılmakta olan Sivas Atölyesi'nin fennî teşkilatını hazırlamak üzere 1937 yılında Almanya'dan Gerstner getirilmiş⁸⁷, Gerstner'in süresi 1938'den 1940'a uzatılmıştır⁸⁸. 1948 yılında bu işlerde ehliyet sahibi olmasından dolayı Amerikan uyruklu Frank Richard Hosack'ın cer işlerinde bir kalkınma yapmak ve bilhassa lokomotiflerin iktisadî ve verimli bir şekilde çalıştırılmalarını sağlamak üzere, yıllık 15000 dolar ücretle getirildiği anlaşılmaktadır⁸⁹.

İşletmenin daha verimli ve faydalı bir şekilde gerçekleşmesi için de çalışmalar yapıldığı ve bunun için de yabancı uzmanların istihdam edildiği görülmektedir. İşletme işlerinde 11 (% 15) kişi istihdam edilmiştir. 1932

⁸⁰ **T.B.M.M. Kavânin Mecmuası**, 31 Mayıs 1934 Tarih ve 2487 Nolu İzmir-Kasaba Demiryolu ve Temdidi Demiryollarının Satın alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkındaki Kanun, Cilt 13, s.692-699.

⁸¹ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/1509, Ek No.243/174.

⁸² BCA 030.18.01.02. Kararname No. 2/6889, 2/7197, 2/9071, 11090, 2/13760, Ek No. 243-586.

⁸³ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/4410, Ek No.243/223.

⁸⁴ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/7482, EkNo.248/289.

⁸⁵ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/6429, Yer No:74.32.4.

⁸⁶ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/8776; Kararname No:Sayı: 2/11195, Ek No:243-410.

⁸⁷ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/7341, Ek No.243/284.

⁸⁸ BCA 030.18.01.02.. Kararname No:2/9964; Kararname No:2/12515, EkNo:243-472.

⁸⁹ BCA 030.18.01.02., Kararname No:3/8148, Ek No. 27-424.

yılında devlet demiryollarında ihtisasından ve özellikle tarifelerdeki tecrübesinden istifade etmek üzere İsviçre Demiryolları Genel Müdürü Şrafl Türkiye'ye davet edilmiştir. Şrafl'ın yerine ikinci derece bir uzmanın getirilmesi düşünülmüş, fakat Şrafl'ın daveti kabul etmesi üzerine, memleketindeki görevi nedeniyle senede bir iki ay olsa bile onun getirilmesi tercih edilmiştir. Genel müdürden Türkiye'deki demiryollarının genel durumun tetkiki ve istişarî mahiyette faydalanılacağı düşünülmektedir. Genel Müdür bu konuda demiryollarına bir rapor verecektir⁹⁰. Şrafl'dan sonra 1933 yılında Devlet Demiryolları işletme teşkilat ve tarifelerinin düzeltilmesi için Amerika'dan Charles E. Bell üç ay müddetle getirilmiş,⁹¹ fakat raporunu bu sürede hazırlayamadığından dolayı süresi bir müddet daha uzatılmıştır⁹².23.07.1935 tarihli bir Kararname ile Fransız Paul Mache ve M.Jules'in nakit işlemleri ile ilgili olarak 11 ay istihdam edildikleri görülmektedir⁹³. Devlet Demiryolları idaresinin muhasebe ve istatistik işleri ile yeniden yapılacak olan tamir atölyeleri ve vagon fabrikası işleri ile ilgili araştırma yapmak üzere altışar ay müddetle Almanya'dan iki uzman getirilmesine karar verilmiştir. Bu uzmanların çalışma süresi 1 ay uzatılmıştır⁹⁴. İsviçre uyruklu Mühendis Hug, işletme ekonomisi ve nakliye konularında konferanslar vermek üzere 1939 yılında getirilmiştir⁹⁵. Amerika Missouri Pasifik Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Hareket Başkanı Nikter Kirk, İşletmeciliğin verimli yapılmasında 11.04.1947 den itibaren 1 yıl 20000 dolar ücretle istihdam edilmiştir⁹⁶.Ulaştırma Müşaviri olan Amerikalı Joseph L. White, idarenin ticaret, tarife ve muhasebe işlerini daha verimli bir hale koymak için 1947 yılında gelmiş ve 2 yıllığına aylık 1800 dolar ücretle istihdam edilmiştir⁹⁷. 1948 yılında iki Amerikan yüksek mühendis Devlet Demiryolları Atölyelerinde parça başına iş yapma sistemini geliştirmek üzere 5000 dolar ücretle 1 yıllığına istihdam edilmiştir⁹⁸ .

⁹⁰ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 12654, Ek No.243/102. Böyle bir rapor bulunamamıştır.

⁹¹ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 13750, Yer No:33.4..14

⁹² BCA 030.18.01.02., Kararname No: 13750, Kararname No:2/4, Ek No.243/154; Kararname No: 15009.

⁹³ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/3027, 2/4036, EkNo.4036.

⁹⁴ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/3184; BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/4232, Ek No.243/227.

⁹⁵ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/10547, Ek No.243-3.

⁹⁶ BCA 030.18.01.02., Kararname No:3/5645, Ek No. 27-336.

⁹⁷ BCA 030.18.01.02., Kararname No:3/6262, Ek No. 27-350.

⁹⁸ BCA 030.18.01.02., Kararname No:3/8107, Ek No. 27-120.

Demiryollarının son derece stratejik ve önemli bir birimi olan Yol ve Fen Heyetinde de 7 kişi (% 9) istihdam edilmiştir. 1926 yılında Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü Fen Heyeti Başkanlığında Alman uyruklu mühendis Leopold Rayner istihdam edilmiştir⁹⁹. Meissner Paşa'nın Fen Müşaviri olarak istihdam edildiği ve 10 yıl bu görevi yürüttüğü tespit edilmiştir¹⁰⁰. Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Fen Heyeti'nde Avusturyalı Zayçekin'in bu göreve 1931 yılında başladığı ve 1933 yılına kadar sürdürdüğü bilinmektedir¹⁰¹. Macar uyruklu mühendis Jorj Ronai'de Demiryolları Fen Heyeti'nde görevlendirilmiştir. Ronai toplam 12 yıl görev yapmıştır¹⁰². Yine Fen ve Yol Heyetinde İsviçre uyruklu Armin Bitter¹⁰³ ve Macar uyruklu Gyrogy Borot, Fen Heyeti Proje Düzenleme ve İstatistik Bürosu 1942-1943 tarihleri arasında bir yıl görev yapmışlardır¹⁰⁴. Yol ve Fen Heyeti Proje Düzenleme ve İstatistik Bürosu'nda 1938-1945 arasında Macar mühendis Biron 7 yıl süre ile istihdam edilmiştir¹⁰⁵.

Mimari ve dekorasyon işlerinde 3 kişi (% 4) istihdam edilmiştir. Yunan uyruklu mimar Dimitri Petusis, demiryolları işlerinde 350 lira aylık ücretle ve 4 yıl süreyle çalışmıştır. Petusis, Fransa'da Ecole Speciale des Travaux Publics'den mezundur¹⁰⁶. Ankara'da bulunan gar gazinosu ile demiryollarının diğer bazı gar ve istasyonlarında gerektiğinde açılacak olan misafirhane (otel), gazino ve büfelerin iç ve dış turizmi teşvik edecek şekil ve surette tesis, tanzim ve idaresi için bu işlerde bilgili ve görgülü bir uzman istihdam edilmiştir. Bu uzman, İsviçre'de bu gibi işlerde uzman olan ve daha önce Anadolu Kulübü için Ankara'ya getirilmiş olan Michael'dir. Michael, 13 aylık müddetle istihdam edilmiştir¹⁰⁷. Macar asıllı İrfan İştvan Bernhard, yeni yapılan bina ve tesislerin dekorasyonu işlerinde 1942 yılın-

⁹⁹ BCA 030.11.1.0., Kararname No:6/1340, Yer No:23.14..20.

¹⁰⁰ BCA 030.18.01.02., Kararname No:9937. Yer No:14.61..1.

¹⁰¹ BCA 030.18.01.02.. Kararname No: 10883, 12328, Ek No.243/83, 243-98.

¹⁰² BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/9618, 2/10849, 2/12399, 2/14763, 2/16848, 2/18976, 2/20663, 2/1884, 3/3319, 3/4992, 3/6721, 3/8149, Ek No:27-146.

¹⁰³ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/9733, Ek No.243/343, 2847 Sayılı Kanunun 4 üncü maddesinde; "icabında hizmete alınacak ecnebi uzmanlar, vekiller heyetinin muvafakatiyle azami aylık hususunda bu Kanun hükümlerine bağlanmaksızın özel bir sözleşme ile kabul edilebilir" maddesine istinaden istihdam edilmiştir.

¹⁰⁴ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/17746.

¹⁰⁵ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/8015; Kararname No: 10363, Ek No:243-374; Kararname No:2/17746; Kararname No:2/19806; Kararname No:3/960, EkNo:27-101.

¹⁰⁶ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/9234, 2/13713, 2/16246, EkNo.243-323, 243-582.

¹⁰⁷ BCA 030.18.01.02. Kararname No:2/8741, Ek No.243-314.

dan itibaren 5 yıl istihdam edilmiştir¹⁰⁸. Yeni yapılan binalarda Cumhuriyetin modern yüzünü yansıtmak amacıyla yabancı mimar ve dekoratörleri istihdam edilmiştir. Çünkü eskiden yapılan demiryolu istasyon binaları ve diğer binalar Osmanlı camilerinin yeniden üretilmiş biçimlerine benzemektedir. Bu mimar ve dekoratörlerin çalışmalarıyla Sivas, Malatya, Manisa ve Diyarbakır hatlarındaki binalar modernleşmenin karakteristiğini yansıtan bir şekilde inşa edilmiştir¹⁰⁹.

Malzeme Teslim ve Kontrol işlerinde 2 kişi (% 3) istihdam edilmiştir. Devlet Demiryolları ve Limanlar Umumî İdaresi'nin Haydarpaşa Mağazasında Slayhetin isminde bir Alman, 1928-1932 yılları arasında istihdam edilmiştir. Görevi malzeme ve tesellüni (Teslim alınacak malzemenin nitelik ve sayısının kontrolü) uzmanlığı olan Slayhetin, Alman Devlet Demiryolları mensubu olup, senelik 5900 Marklık maaşı bağlı olduğu Alman idaresi tarafından ödenmiştir¹¹⁰. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun yapımı Filyos-Irmak hattı ile birlikte bir İsveç-Danimarka ortaklığı olan Nydqvist Holm şirketine verilmiştir¹¹¹. Bu şirket ile Devlet Demiryolları İdaresi Umumiyesi arasındaki irtibatı temin etmek ve firmanın inşasını taahhüt ettiği lokomotif, vagon ve diğer malzemelerin inşaları ile hazırlanmalarını gözetmek üzere, Corts isimli Alman uyruklu bir mühendis. 1930 yılında istihdam edilmiştir¹¹². Alman Demiryolları eski Cer müdürü olan ve ayda 1700 İsveç kronu verilen Corts, teftiş ve muayene mühendisi sıfatıyla. Trolhatten haricindeki diğer şehirlerdeki fabrikalardaki inşaatı ve malzemeyi teftiş ve hazırlamakla görevlendirilmiştir. Corts'un süresinin 1940 yılına kadar uzatıldığı anlaşılmaktadır.¹¹³ Corts toplamda 11 yıl görev yapmıştır.

Aplikasyon ve harita işlerinde 2 kişi (% 3) istihdam edilmiştir. 1934 tarihli bir belgede demiryollarının harita işlerinde çalışan ve halen Sivas-Erzurum hattı üzerinde etüt yapmakla meşgul olan Kazalanga'dan bahsedilmektedir. Kazalanga, Sivas şehrinin haritasını yapmak için Sivas Belediyesi'ne

¹⁰⁸ BCA 030.18.01.02. Kararname No:17928, 2/20242, 3/1017, 3/2709, 3/4191, Ek No. 27-103.

¹⁰⁹ Melda Araz, **Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995, s.307.

¹¹⁰ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 11400, Ek No:243/63; 030.18.01.02, Kararname No:9723, EkNo:243/83.

¹¹¹ Yıldırım, **a.g.e.**, s.87.

¹¹² BCA 030.18.01.02., Kararname No: 10582, Yer No: 17.7.7.

¹¹³ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 10582, 2/2305, 2/9590, 2/9641, 2/12358, Ek No.243/192; 155/193, 155/220.

başvurmuştur¹¹⁴. Alman tebaasından Heuçke, 1937-1938 tarihleri arasında 1 yıl müddetle Devlet Demiryolları aplikasyon işlerinde çalıştırılmıştır¹¹⁵.

Yaptıkları işlere göre sınıflandırılabilen yabancı uzmanlar dışında da çeşitli işlerde istihdam edilen uzmanlar vardır. Örneğin gittikçe gelişmekte ve büyümekte olan demiryollarında meydana gelebilecek kazaları önleyebilmek için gerekli tedbirleri almak ve seyrüseferin güvenliğinin temin edilmesi gayesiyle, Şark Demiryolları İdaresi'nde on yabancı memur istihdam edilmiştir¹¹⁶. Ayrıca aynı yıl Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikası için Almanya'dan bir otojen kaynak uzmanı getirilmiştir¹¹⁷. Budapeşte Yüksek Mühendis Mektebi mezunu Macar Mühendis Etyen Fekete ise 2 yıl süre ile istihdam edilmiştir¹¹⁸.

—Yabancı Uzmanların Mesleklerine Göre Dağılımları

Aşağıda demiryollarında istihdam edilen yabancı uzmanların mesleklerine göre sayıları ve bu sayılara göre yüzdelik oranları verilmiştir.

Tablo 3: Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancıların mesleklerine Göre Sayı ve Yüzdeleri (1926-1950).

Meslekler	Adedi	%
Mühendis	45	62
Uzman	21	28
Mimar	2	3
Fen Müşaviri	1	1
Fen Memuru	1	1
Ulaştırma Müşaviri	1	1
İşçi (Uzman)	1	1
Teknisyen	1	1
Dekorator	1	1
Bilinmeyen	1	1
Toplam	75	% 100

¹¹⁴ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/354, Ek No.83/43.

¹¹⁵ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/7259, Ek No. 243-281.

¹¹⁶ BCA 030.18.01.02., Kararname No:8183, Ek No:69-28.

¹¹⁷ BCA 030.18.01.02., Kararname No: 12328, EkNo.243/98.

¹¹⁸ BCA 030.18.01.02., Kararname No:2/9233, Ek No. 156/94.

Mesleği tespit edilebilen 74 uzmandan 45'i (% 62)'i mühendistir. Bu tabii bir sonuçtur. Çünkü 1923-1950 tarihleri arasında demiryollarında yapılan işlerin çoğunluğu demiryolu inşaat işinin daha çok mühendisliği ilgilendiren bir alan olması yanında memlekette eksikliği asıl hissedilen ise nitelikli teknik personeldir. Diğer meslekler mühendisliğin yanında oldukça az denecek miktarlardadır. Mesleği uzman olarak belirtilenlerin sayısı 21 olup oranı ise % 31'dir. Fakat bu uzmanlar içerisinde birçoğunun mühendis kökenli olduğu tahmin edilmektedir.

-Çalışma Sürelerine ve Ücretlerine Göre Değerlendirme:

Tablo 4: Türk Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanların Çalışma Süreleri

Kişi Sayısı	Görev Süresi
20	1 yıl- daha az
7	2 yıl
12	3 yıl
4	4 yıl
1	5 yıl
1	7 yıl
1	8 yıl
2	10
1	12
25	Bilinmeyen
75	Toplam

Yabancı uzmanlardan 21'i 1 yıl veya daha az sürelerde görev yapmışlardır. 8'i 2 yıl, 11M 3 yıl, 4'ü 4 yıl, 1'i 5, 1'i 8, 2'si 10, 1'de 12 yıl görev yapmıştır. Uzun süre görev yapanlardan biri olan Macar Yahudi'si Jorj Ronai, 12 yıl Demiryolu Fen Heyeti'nde görev yapmıştır¹¹⁹. Friedrich Corts, İsveç'te Trolhattan'da Nidovist et Holm Fabrikası ve diğer firmalar nezdinde Devlet Demiryolları İdare-i Umumiyesi'ni temsil etmek üzere görevlendirilmiştir. Türk Demiryolları adı geçen şirketten lokomotif, vagon

¹¹⁹ BCA 030.18.01.02., Kararname No:3/8149, 3/6721, 3/14763, EkNo:27-146.

ve diğer malzemelerden satın almaktadır. Corts satın alınan bu malzemelerin ihale şartnamesine uygun olup olmadığını kontrol etmekle görevlendirilmiştir¹²⁰. Bir Alman olan Oto Ebeling ise 8 yıl Haydarpaşa Cer Baş Müfettişliğini yapmıştır. Ayrıca daha önce hakkında geniş bilgi verilen Meissner Paşa ise demiryollarında 10 yıl görev yapmıştır.

Yabancı uzmanlara zaman zaman Türk personele verileden çok fazla ücret verilmiştir. Bu durum devletin modernleşme çabalarında batı bilim ve teknolojisini takip etme konusunda fedakârlıktan kaçınmadığını ve gerekli adımları atabildiğini göstermektedir. 1935 yılı Devlet Demiryolları bütçesinde bir mühendise 245 lira ücret verilirken¹²¹ İsviçre’den gelen Şrafl’a senelik birkaç aylık hizmetine karşılık 35000 Frank ücret verilmiştir. Amerika’dan gelen Charles E. Bell’e 9 aylık hizmeti için 10775 dolar ücret verilmiştir. 1935 yılında nakit ve gelir işleri için getirilen iki Fransız uzmana aylık 2217 lira ücret verilmiştir. Yerli bir personele verilen ücretin ortalama olarak dört katı olan bu tutar yerine göre yabancı bir uzman istihdamı için gerekli fedakârlığın yapılabildiğini göstermektedir.

Sonuç

Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete uzanan modernleşme sürecinde teknoloji transferi ve bundan beklenen sonuçlar üzerinde çok fazla çalışma olduğu söylenemez. Oysa, modern toplumun ortaya çıkmasında teknolojinin yarattığı değişim ve buna uyumdan kaynaklanan yeni bir “kültürel-toplumsal” gelişme söz konusudur. Çoğu zaman bu değişim kendiliğinden olmaktadır. Nitekim modernleşmeye, bir başka deyişle toplumsal ve siyasal modellerini akıl ve bilgi üzerine inşa etmeye başlayan toplumlarda asıl değişim dinamiğini, ekonomik değişim ve buna bağlı organizasyonlar oluşturmuştur. Osmanlı devleti sorunu bu boyutta algılamamış olmakla beraber, varlığını sürdürmek için gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan teknolojiyi transfer etmeye çaba harcamıştır. Bu çabanın en başarılı olduğu alanlar: haberleşme ve ulaştırma alanlarıdır denilebilir.

Osmanlı devleti telgraf hatlarını başarılı bir şekilde kurmayı ve yaygınlaştırmayı başarmıştır. Etkin bir yönetim ve bütünleşmiş bir pazarın oluş-

¹²⁰ BCA 030.18.01.02, Kararname No:10582, 12025, 13960, 2/2305, 2/9590, 2/9641, 2/12358.

¹²¹ Devlet Demiryolları personeli 1935 yılı ücretleri için bkz. Resmi Gazete, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü’nün 1935 Mali Yılı Bütçe Kanunu, Kanun No:2740, 74 Haziran 1935, sayı 3019.

ması için ulaşımın önemi açıktır. Osmanlılar bu alanda çağının teknolojiye dayalı en dikkate değer gelişmesi olan demiryollarını erken kabul edilebilecek bir dönemde gerçekleştirme çabasına girmişlerdir. Bilginin boyutlarının genişlemesi ve bunun teknolojiye dönüştürülmesi ile devletlerin ve ulusların gücü arasında doğrudan bir ilişki olduğunu uzun uzadıya tartışmaya gerek yoktur. Dolayısıyla, bir bakıma 19. yüzyılın sömürgeci modellerinin birbirleriyle rekabetlerinde bilim ve teknoloji önemli bir boyutu oluşturmaktadır. Nitekim, ele aldığımız konu bakımından soruna bakıldığında teknoloji transferi isteğinin aynı zamanda Osmanlı devletine siyasal ve ekonomik bakımdan büyük bir maliyeti olduğu gözlenebilmektedir. Buhar gücüne dayalı teknolojinin bir uzantısı olan demiryolları 19. yüzyılın en önemli emperyalizm araçlarından biri olmuştur. Bu durum, aslında ilginç bir çelişkidir ama, sözkonusu teknolojinin transferi modernleşme açısından “batı dışı” bir toplum olan Osmanlılar için sağlayacağı yararlar açısından bakıldığında, maliyetin sineye çekilmesinin rasyonel hale getirilmesini sağlamıştır. Nitekim, Hicaz demiryolu hattı hariç Osmanlı ülkesindeki diğer hatlar yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Yarattığı emperyalist rekabetin siyasal maliyetleri olmasına karşılık, anılan teknolojinin transferi ve buna dayalı organizasyonun yerel kaynaklarla sağlanmasına zemin hazırlaması bakımından Osmanlı yönetiminin uyguladığı politikalar. Cumhuriyet dönemi için teorik ve pratik bakımdan temel referans noktalarından birini oluşturmaktadır.

Demiryollarının ülkede yaratacağı değişimi pek çok farklı açıdan değerlendiren Cumhuriyet hükümeti, kalkınma projeleri içerisinde yer alan ve millî ve bağımsız bir karakter taşıyan demiryolları projesine büyük önem atfetmiş bunun sonucu olarak büyük bir inşa hamlesi başlatmıştır. Yeni demiryolu inşası çalışmaları ile beraber, Osmanlı döneminde yabancıların inşa ettiği ve aynı zamanda işlettikleri demiryollarının devlet tarafından satın alınarak bizatihi devletin işletmesi demek olan millileştirme politikası da başlatılmıştır. Böylece gerek yeni demiryolu inşasında gerekse işletilmesinde nitelikli personele özellikle ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaç çeşitli yöntemlerle karşılanmaya çalışılmıştır. Bunlardan birincisi yurt içinde çeşitli kurslarda ve okullarda değişik kademelerdeki elemanların yetişmesini sağlamak olmuştur. İkinci yol özellikle nitelikli eleman yetiştirmek için Devlet Demiryolları hesabına yurt dışında eğitim görmek üzere öğrenciler göndermektir. Üçüncü yol ise acil nitelikli personel ihtiyacını karşılamak üzere demiryollarının çeşitli alanlarında yurt dışından tecrübeli ve üst düzey elemanlar getirmektir.

1925-1950’li yıllar arasında 75 yabancı uzman istihdam edilmiştir. Bunların çoğunluğunu mühendisler teşkil etmektedir. Mühendisler çoğunlukla yeni hatların inşası ile işletmeye açılan hatlardaki cer atölyelerinde görevlendirilmişlerdir. Yabancı uzmanların demiryolu konusundaki katkılarından birisi de mimarî alanda olmuştur. Cumhuriyetin modern yüzünü yansıtabilmek amacıyla yabancı mimar ve dekoratörler istihdam edilmiş ve yeni yapılan bazı hatlar eski Osmanlı stili binalardan tamamen farklı bir şekilde inşa edilmişlerdir.

Yabancı uzmanlardan özellikle Avrupa ve Amerika’daki modern demiryolu teknikleri ve işletmeciliği konusunda faydalanılmıştır. Hem yeni inşa edilen hem de millileştirilen demiryollarının işletilmesinde yabancı uzmanlar ön plana çıkmıştır. Demiryollarının verimli olarak işletilmesi için modern bir muhasebe usulünün kurulması, tarifelerin düzenlenmesi, istatistik işlerinin düzenlenmesi, cer işlerinin düzenlenmesi gibi konularda çeşitli ülkelerden gelen yabancı uzmanlar istihdam edilmiştir. Bunlar içerisinde özellikle demiryollarında en üst karar ve planlama organlarından olan Fen Heyeti’nde yabancı uzmanların uzun yıllar görev aldıkları görülmektedir.

Yabancı uzmanların en önemli katkılarından biri de birlikte çalıştıkları Türk personele tecrübelerini aktarmalarıdır. Çünkü Batılı uzmanlar demiryolu konusunda çağın en yeni bilgilerine sahip olarak Türkiye’ye gelmişlerdir. Yabancı uzmanlar en çok Almanya, Amerika, Avusturya ve Macaristan gibi ülkelerden gelmişlerdir. II. Dünya Savaşı’ndan sonra bariz bir şekilde Amerikalı uzmanların istihdam edilmeye başlandığı görülmektedir. Bu durum aynı zamanda yabancı uzman istihdamı ile ülkelerarası ikili ilişkilerdeki gelişmeler arasında yakın bir ilişki olduğunu göstermektedir.

Demiryollarında yapılan yoğun çalışmalar için istihdam edilecek personelin yetiştirilmesi için yapılan çeşitli çalışmalar olumlu sonuç vermiş, 1923’de 5558 olan personel sayısı, 1951 ‘de 50195’e ulaşmıştır. 2007 yılında bu rakam 30 000’ne düşmüştür. Personel sayısındaki bu yükseliş düşüşler de demiryollarındaki ilerleme ve durağan dönemleri yansıtmaktadır.

Kaynakça

Akyıldız, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yay., İstanbul, 2005.

Araz, Melda, *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. 1995.

Atabay, Mithat, “Atatürk’ün Ankara’ya Davet Ettiği Macar Profesör Antal Rethly’nin Türkiye’deki Çalışmaları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Mayıs-Kasım, s. 1-14.

Ataç, Kuter, “Atatürk Döneminden Günümüze Hizmetler, Ulaştırma ve Bankacılık Sektörleri”, *Atatürk’ten Günümüze Türkiye Ekonomisi*, Hacettepe Üniversitesi İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2002.

Birgün, Faruk Hakan, *Nazi Almanya’sında Kaçarak Türkiye’ye sığınan Alman Bilim Adamı ve Sanatçıları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1990.

Çolak. Filiz, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1840-1940)”, *Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı*, Sayı 11, Aralık 1997, s.35.

Danışma Meclisi Bibliyografyası, Yayına Hazırlayan, Yusuf Sarınoy, Türkiye Büyük Millet Meclisi (Basım Halinde).

Demirhan, Nezahat, *Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1995.

Efe, Ayla, *Eskişehir Demiryolu*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir. 1998.

Eraslan, İsmail, “Prof.Dr. Hans Mayer-Wegelin’in Hayatı, Eserleri, Türkiye’ye Yaptığı Hizmetler” *İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi* Seri B. Cilt 34, Sayı 2, S. 1-8.

Etem, Sadri, “Muhtelif Memleketlerde Şimendiferlerin Millileşmesi”, *Demiryolları Dergisi*, Mayıs-Haziran 1934, Cilt:10, **Sayı 11-112**.

Gürel, Ziya, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, TTK, Ankara, 1989.

İhsanoğlu, Ekmelettin, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (IRCICA), İstanbul. 1995.

İstanbul’dan Medine’ye Bir Tarih Belgeseli, Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü, Albaraka Türk Yayınları, İstanbul, 1999.

Kobal, Yunus, *Üniversitelerimizin Gelişimi ve Alman Bilim Adamlarının Katkısı*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara. 1984.

Kılınçkaya, Derviş, *1930 Sanayi Kongresi, Raporlar, Kararlar, Zabıtlar*, Bildiren Yayıncılık. Ankara, 2003.

Onur, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, İstanbul, 1953.

Özdönmez, Metin-Ekizoğlu, Abdi, “Cumhuriyet Dönemi Ormancılığında Katkısı Olan Yabancı Uzmanlar”, *İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi*. Seri B, Cilt 44, Sayı 1-2, 1994, s. 13-28.

Özdönmez, Metin- Ekizoğlu, Abdi, “Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemleri Ormancılığında Katkıları Olan Yabancı Uzmanlar”, *İ.Ü.Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, Cilt 43, Sayı 3-4, 1993, s.57-68.

Öztürk, Cemil, “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, *Çağını yakalayan Osmanlı! : Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri*, yay. haz. Mustafa Kaçar, Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul, IRCICA, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 1995.

T.B.M.M. Kavânîn Mecmuası, 31 Mayıs 1934 Tarih ve 2487 Nolu İzmir-Kasaba Demiryolu ve Temdidi Demiryollarının Satın alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkındaki Kanun, Cilt 13.

Yavuz, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *IX. Türk Tarih Kongresi*, 21-25 Eylül 1981,111. Cilt.

Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001

Arşiv

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi,

B.C.A. 030.18.01.02., Bakanlar Kurulu Kararları Fonu.

B.C.A. 030.11.1.0., Üçlü Kararlar Fonu.