

ATATÜRK DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKASINA BİR BAKIŞ

Yrd. Doç. Dr. İSMAIL YILDIRIM *

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki ulaştırma imkânları, ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak ve oldukça kötü durumdaydı. Yolsuzluk ve taşıma araçlarının azlığı ülkenin en önemli sorunuydu.

Ülkede tamamı yabancılar tarafından inşa edilmiş 4112 kilometre uzunluğunda demiryolu vardı. Yabancı şirketlerin işlettiği bu demiryollarında taşımacılık çok pahalıydı.

Ülkenin yol ihtiyacı daha Milli Mücadele yıllarında ele alınmaya başlandı. Yapımına Birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanan ve 80 kilometresi yapılan, Ankara-Sivas hattının inşasına devam edilerek 127 kilometredeki İzzettin İstasyonu'na kadar dar bir demiryolu yapıldı.¹ Karayollarının geliştirilmesi için 21 Şubat 1921'de kabul edilen "Tarik Bedeli Nakdisi" Kanunu ile 18-60 yaşları arasındaki erkekler yol vergisine tâbi tutulmuşlardır.²

Milli Mücadele başarıya ulaşır da bağımsızlık kazanıldığı zaman ülke geri kalmışlığının yanında, bir de savaş nedeniyle tahrip olmuştu. Hem geri kalmışlığı yenmek, hem de tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek için büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin iktisat politikasını tespit etmek için İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde ulaştırma sorunu oldukça geniş bir biçimde ele alındı. Mustafa Kemal Kongre'yi açış konuşmasında "Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkezler ile, kağıt ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur"³ diyerek ulaşım ve ulaşım araçlarının önemine değinerek ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Ülkenin topyekün kalkınmasını hedefleyen yöneticiler İktisat Kong-

* Fırat Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

1 Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Ankara, 1981, s. 83.

2 Karayolları Genel Müdürlüğü, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*, Ankara, 1973, s. 35.

3 G. Ökcün, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara, 1981, s. 255.

resi kararları doğrultusunda, ülkenin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de ulaştırma alt yapısı olduğu görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalarına başlamışlardır. 1923 Umuru Nafia programında ülkeyi doğu-batı yönünde geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan demiryolu ağı planlanmıştır.⁴

Ancak Milli Mücadele'nin başından 22 Nisan 1924'e kadar geçen sürede milli bir ulaşım politikasından bahsedilemez. Bu dönemde özellikle demiryolu politikası liberal esaslara dayanıyordu.⁵ Demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç duyulan bayındırlık işlerinin milli sermaye ve milli teşebbüsle başarılması mümkün görülüyordu. Büyük önem verilmekte olan demiryollarının bir an evvel gerçekleştirilmesi için ülkenin bağımsızlığına zarar vermemek ve mevcut kanunlara uymak şartı ile yabancı sermayeye izin verilmişti.

Bu düşünceyle Ankara'dan başlayarak Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşmak kaydıyla, Doğu Anadolu'dan Musul'a kadar yaklaşık 4000 kilometrelik bir demiryolunun inşası için Amerikalı Chester ile imzalanan sözleşme 9 Nisan 1923 günü TBMM tarafından onaylandı.⁶ Yine aynı düşünceyle Lozan'da, Türkiye'de daha önce imtiyazla demiryolu yaparak işleten şirketlerin statüleri kabul edilmişti.⁷ Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi yabancı siyasi etki ve nüfuzlarına yol açacak herhangi bir görüşe hayat hakkı verilmedi.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda Tablo 1'de görüldüğü gibi ülkede 4112 kilometre demiryolu vardı. Bu demiryollarından 3756 kilometresi imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmişti. Doğu Anadolu'daki 356 kilometre demiryolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşa edilmişti.

Tablo 1 : 1923 Yılında Türkiye'deki Demiryolları

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (Km)
Anadolu Hattı ¹	Normal (1.435)	1032

⁴ Ünsal Yavuz, "Askeri Strateji Açısından Türkiye'deki Demiryolları (1856-1923)", **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Ankara, 1983, s. 187.

⁵ M. Arslan Abisel, "Demiryol Politikamızın 25. Yıl Dönümü", **Demiryolları Dergisi**, Cilt 23, Sayı 285-287, Eylül 1949, s. 53.

⁶ Y. S. Tezel, "Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcılığı", **A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt XXV, (Aralık 1970), Ankara, 1970, s. 294.

⁷ 12 numaralı Osmanlı Devleti'nde verilmiş imtiyazlara ilişkin protokol. Bkz. İsmail Soysal,

Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar (1.050)	41
Erzurum-Sarıkaş Hattı	Dar (0.750)	232
Sarıkaş-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
Toplam		4112

* Askeri amaçlarla inşa edilen Ankara-Yahşihan-İzzettin arasındaki 127 km.'lik dar demiryolu tabloya dahil edilmemiştir.

Kaynak: İstatistik Umum Müdürlüğü 1928 İstatistik Yıllığı

Yabancı şirketler tarafından inşa edilen ve bir ağaç görüntüsünde limanlardan iç bölgelere uzanan bu demiryolları ülke çıkarlarından ziyade, emperyalist devletlerin çıkarlarına göre inşa edilmişlerdi. İzmir-Kasaba hattı İzmir'den Afyon'a, şube hattıyla da Soma üzerinden Bandırma'ya ulaşıyordu. İzmir-Aydın hattı ise, Denizli ve Dinar üzerinden Eğridir'e kadar uzanıyordu. Anadolu hattı ise, Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya ulaşıyordu. Konya'dan başlayan Bağdat hattı Adana üzerinden Irak'a geçiyordu. Şark demiryolları da ülkenin Avrupa ile bağlantısını sağlıyordu. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkaş-Sınır demiryolu hattının haricinde Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu.

4112 kilometrekarelik demiryolunun ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılaması mümkün değildi. Üstelik ülkenin büyük bir bölümünde demiryolu bulunmuyordu. Bu sebeplerle Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren ulaşım sorununa 19. yüzyılın en etkili ve güvenilir ulaşım sistemi olan demiryolları ile el atıldı.

Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek bir güce sahipti. Nitekim araştırdığımız dönemde, Osmanlı döneminde olduğu gibi dış baskılarla değil, ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir.

1923 - 1938 döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır. "Bir karış fazla şimendifer" parolasıyla "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak

görülmüştür. ⁸ Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır. "Milli emniyet", "sosyal ve iktisadi bir vasıta" gibi düşünülen demiryolları, Türkiye'nin "iktisadi gelişmesi, iktisadi seviyesi ve zirai tutumu noktasından lâzım olduğu kadar, vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak; huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da bir zorunluluk" ⁹ olarak görülmüyordu. Demiryolu yapımlarının ülkenin doğusuna yönelmesi hem bölgenin imarı hem de bu bölgedeki asayişsizliğin ortadan kaldırılması şeklinde açıklanıyordu. ¹⁰

Bu düşünceleri gerçekleştirmek amacıyla takip edilen milli ve bağımsız demiryolu politikası başlıca iki yönde gelişti. Bunlardan birincisi, milli bütünlüğün ve milli iktisadın ihtiyaçlarını karşılayacak ağ biçimindeki yapıyı oluşturmak için yeni demiryolları inşa etmektir. İkincisi ise, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmaktır.

Cumhuriyetin demiryolu politikası herşeyden önce inşa politikasına dayanmaktaydı. Amaç, ülkedeki demiryolu şebekesini mümkün olduğu kadar kısa bir sürede genişletmektir. Mali yetersizlik sebebiyle şirketlerin elindeki demiryollarının devletleştirilmesi yoluna gidilmek istenmiyordu. İsmet İnönü, inşa politikasının gerekçesini şöyle açıklıyordu. "Bence şimendifer politikası herşeyden evvel yeni inşaat politikası idi... Bana şimendiferlerde esas politikamın ne olacağını sordukları zaman bir karış şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi bir masrafa girmek istemiyordum". ¹¹

Ancak TBMM 22 Nisan 1924'te kabul ettiği bir kanun ¹² ile Anadolu hattının satın alınmasına karar verince inşa politikası ile millileştirme politikası aynı anda başlamıştır. Fakat bu hattın millileştirilmesi ancak 1928'de gerçekleşecek, esas millileştirmeler ise 1930'lu yıllarda yapılacaktır.

Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, Ankara, 1989, s. 196-201.

⁸ Bu konuda bkz. İsmet İnönü'nün 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas Konuşması, **Demiryolları Mecmuası**, Cilt 6, Sayı 66-70, I.Kanun 1930, s. 270-285.

⁹ Bu konuda bkz. İsmet İnönü'nün 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas Konuşması, **Demiryolları Mecmuası**, Cilt 6, Sayı 66-70, I.Kanun 1930, s. 270-285.

¹⁰ C. Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961, s. 28.

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

¹² 22 Nisan 1924 tarih ve 506 Numaralı Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun için bkz. **T.B.M.M. Kanun Mecmuası**, Cilt 2, s. 410.

Cumhuriyet Hükümeti Ankara'yı başkent seçtiğinde, yeni hükümet merkezinin İstanbul, İzmir, Aydın, Konya, Eskişehir, Adana gibi şehirlerle bağlantısı olup, ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi önemli şehirleriyle demiryolu bağlantısından tamamen yoksundu. Halbuki hükümet merkezinin önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı ilk akla gelen zorunluluktur. Bunun için ilk iş olarak Ankara'nın yeni hatlarla ülkenin başlıca bölge ve şehirlerine bağlanması konusu ele alınmış, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır.

1927'ye kadar yalnız iki hat üzerinde ve yavaş giden demiryolu inşaatları, 1927'den itibaren orta vadeli kredi sağlayan yabancı inşaat şirketlerinin devreye girmesi ile hem inşaatına başlanan hat sayısı artmış hem de demiryolu inşaatları hızlanmıştır.¹³

1920'li yıllarda demiryolu hatlarının güzergâhlarının tespitinde kararsız davranılmıştır. Ankara-Sivas hattının hiçbir önemli merkeze uğramadan Sivas'a ulaşması kararlaştırılmış iken, ekonomik olmayacağı düşüncesiyle daha sonra güzergâh değiştirilerek Kayseri üzerinden Sivas'a ulaştırılmıştır.¹⁴ Yine Ankara-Ereğli hattı, Ankara'nın batısından Ereğli'ye direk olarak yapılması kararlaştırılmış iken, kıyıdan ülke içine direk hat yapılması askeri yönden sakıncalı görülmüş ve Ankara'nın doğusundan biraz da dolaştırılarak Ereğli'ye ulaşılması için yeni bir güzergâh tespit edilmiştir.¹⁵ Diğer taraftan Bağdat hattı üzerindeki Arade¹⁶ istasyonundan kuzeye doğru yapımı düşünülen Arade-Diyarbakır-Ergani hattı askeri yönden sakıncalı görüldüğü gibi idari ve iktisadi yönden de ülkeye bir fayda sağlamayacağı gerekçesiyle hattın yapımı durdurulmuştur.¹⁷ Daha sonra Ergani ve Diyarbakır'a ulaşacak hattın güzergâhı Keller (Fevzipaşa) - Malatya - Ergani - Diyarbakır olarak tespit edilmiştir.

Aynı kararsızlık demiryollarının dar ya da normal olarak inşalarında da söz konusu olmuştur. Örneğin, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryollarının normal hat olarak inşasına başlanmış iken, Arade-

¹³ 1927'ye kadar Ankara-Sivas ve Samsun hatlarının inşasına başlanmış iken 1927'de Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri, Ankara-Ereğli ve Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır gibi önemli hatların inşasına başlanılmıştır.

¹⁴ T. C. Nafia Vekaleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 5, Sayı 5, I. Teşrin 1938, s. 93.

¹⁵ 13 Kanunuevvel 1926 tarih ve 1/1015 numaralı, Ankara-Ereğli Demiryolunun İnşa ve İşletilmesi Hakkındaki Kanunun İkinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun Layihası ve Bütçe ve Muvazene-i Maliye Encümenleri Mazbataları. Bkz. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 2, Cilt 26, s. 96-97.

¹⁶ Bağdat hattı üzerindeki Arade, bugün Mardin ili Kızıltepe ilçesine bağlı Akdoğan Köyüdür.

¹⁷ 21 Kanunuevvel 1341 (1925) tarih ve 1/806 numaralı Arade-Diyarbakır-Ergani Demiryolu İnşasının Tevkifi Hakkında Başvekaletten Gelen Kanun Layihası ve Nafia ve Muvazene-i Maliye Encümenleri Mazbataları. Bkz. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 2, Cilt 21-22, Sıra No: 82, s. 2.

Diyarbakır-Ergani demiryolu dar olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Ankara-Ereğli hattının ise önce normal, sonra dar, sonra yine normal olarak inşası kararlaştırılmıştır. Halbuki ülkedeki demiryollarının bir kısmının dar ve bir kısmının da normal olarak yapılması hem iktisadi hem de askeri açıdan sakıncalı idi. Nitekim Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa hatların dar yapılmasına karşı çıkmıştır.¹⁸

Hükümetin bu konuda Nafia Vekaleti'nin görüş istemesi üzerine Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey'in başkanlığında bir komisyon kurulmuştur. 17 Şubat 1926 - 21 Şubat 1926 tarihleri arasında çalışmalarını sürdüren komisyonun hazırladığı raporda şöyle denmekteydi: "Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri ve Ankara-Sivas hattı Kayseri'ye kadar normal hat (1.435 m) olarak inşa edilmelidir. Bunun haricinde Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşası uygundur. İnşası devam eden Samsun-Sivas hattı hemen dar hatta çevrilmeli, ayrıca Ankara-Ereğli hattı yine dar olarak inşa edilmelidir".¹⁹ Komisyon yine aynı raporda "normal hat yerine dar hat inşası ile inşa harcamalarında % 30 ve inşa süresinde de % 25 tasarruf sağlanacağını ve Ankara-Ereğli, Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas ile Keller-Malatya-Diyarbakır hatlarının dar olarak inşası halinde yaklaşık 40 milyon lira tasarruf sağlanacağı" şeklinde görüş bildirmektedir.

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa 20 Şubat 1926'da, komisyonun çalışmalarına katılarak çeşitli genişlikteki hatların birleşme noktasında yapılacak aktarmanın askeri nakliyat açısından sakıncalı olacağı, dolayısıyla yeni hatlar yapılacaksa, Ankara-Eskişehir-Konya-Ulukışla-Ankara halkasıyla, Bağdat demiryolunun da dar hatta çevrilmesi şeklinde görüş bildirdi ise de , komisyon bu görüşe katılmamıştır.²⁰

Fakat bu rapordan çok kısa bir süre sonra, hükümetin Samsun-Sivas hattının dar hatta çevrilmesinin mümkün olup olmadığı konusunda görüş istemesi üzerine Nafia Vekaleti 17 Mart 1926'da bu defa da önceki raporun tam aksine özetle : "Dar hattın bölgenin iktisadi ihtiyaçlarına cevap veremeyeceği ve o ana kadar geniş hat için yapılan harcamanın boşa gideceği dolayısıyla hattın geniş olarak inşası uygundur"²¹ şeklinde görüş bildirmiştir.

Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa ise ülkede yapılacak demiryollarının bir kısmının dar bir kısmının da geniş olarak inşasına

18 Bu konuda bkz. Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 69, Belge No: 18.

19 Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 69, Belge No: 19.

20 Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 69, Belge No: 19.

21 Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 69, Belge No: 19.

karşı çıkmıştır. Fevzi Paşa bu konuda da 22 Şubat 1926'da başvekalete gönderdiği yazıda "Hatların değişik boyutta yapılmasının aktarma gerektireceği bunun da zaman kaybına sebep olacağını belirttiikten sonra aktarma istasyonlarının bombalanması ile askeri nakliyatın kesintiye uğrayacağını ifade ederek, yapılacak hatların aynı genişlikte olmasını istemiştir.²²

Teknik adamların hem zaman hem de para açısından daha ucuza mal olacağı düşüncesiyle dar demiryolu yapılmasına taraftar olmalarına rağmen sonuçta, askeri ihtiyaçlar gözönüne alınarak hatların geniş olarak inşası kararlaştırılmıştır.²³

1924 - 1930 döneminde giderek artan bir hızla devam eden demiryolu inşaatları 1929 dünya ekonomik buhranının Türkiye'yi etkisine almasıyla 1931 ve 1932 yıllarında yavaşladığı gibi planlanan yeni demiryollarının yapımlarına da başlanamamıştı.²⁴ Buhranın etkisinin azalmasıyla 1933, demiryolu inşaatlarının hızlandığı ve özellikle yeni inşaatların başladığı yıl olmuştur. Fevzipaşa-Diyarbakır hattının kalan Ergani-Diyarbakır bölümünde inşaat hazırlanırken, Afyon-Karakuyu, Sivas-Erzurum, Malatya-Çetinkaya, Filya-Ereğli hatlarının inşasına başlanmıştır.

Fakat bu hatların inşasında bazı önemli değişiklikler olmuştur. 1933'de Ergani-Diyarbakır hattı ve 1934'de Sivas-Erzurum hattı için hazine tahvilleri çıkarılarak iç borçlanmaya gidilmiştir. Bu durum kredi sağlama yoluyla demiryolu ihalelerinde üstünlük elde eden yabancı şirketlerin üstünlüğüne son verdi. İlk defa yaklaşık 690 km.'lik Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatlarının ihalesini bir Türk şirketi kazandı.²⁵ Bu ihale demiryolu yapımlarında bir dönüm noktası oldu. Cumhuriyet yöneticileri bu ihaleden sonra "bir karış daha şimendifer" sloganı yerine "Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu" sloganını kullanmaya başladı. Demiryolu yapımlarındaki anlayışın değişmesinde, 1923-1933 döneminde Türk teknik elemanları ve müteahhitlerinin sayı ve beceri düzeylerinin artması yanında, yabancı şirketlerin kredi sağlama imkânlarının buhran sebebiyle azalmasının da etkisi vardır.²⁶

1933-1938 döneminde yapımına daha önceki yıllarda başlanan Fevzipaşa-Diyarbakır, Irmak-Filyos hatları yanında, Malatya-Çetinkaya,

22 Cumhuriyet Arşivi, 030-10, Kutu No: 151, Dosya No: 69, Belge No: 18.

23 Bu konuda bkz. Eskişehir Milletvekili İzzet Arukan'ın 26 Mayıs 1939 tarihli konuşması, T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 6, Cilt 2, s. 297.

24 T.C. Nafia Vekaleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl 5, Sayı 5, I. Teşrin 1938, s. 18.

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

26 İhan Tekeli, Selim İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, s. 256-257.

Afyon-Karakuyu, Filyos-Zonguldak gibi önemli hatların inşasına başlanarak bitirilmiştir. Yine yapımına başlanan Sivas-Erzurum hattı Erzinan'a kadar ulaşmıştır. Ancak bu dönemde de güzergâhların tesbitinde kararsızlık görülmektedir. Diyarbakır'dan Irak ve İran sınırlarına yapılacak demiryolunun, İran bölümünün güzergâhı önce Diyarbakır-Kurtalan-Tatvan-Van şeklinde iken daha sonra Elazığ-Muş-Tatvan-Van olarak değiştirilmiştir.²⁷

Araştırdığımız 1923-1938 döneminde milli savunma ile ilgili kaygılar ağır basmakla birlikte, bütünleşmiş bir iç pazar yaratmaya yönelik çalışmalar olumlu sonuç vermiş, Ankara-Zonguldak, Fevzipaşa-Diyarbakır, Samsun-Sivas gibi ana hatların yapımı gerçekleştirilmiştir. Yine bu dönemde ana hatların yanı sıra iltisak hatlarının yapımına önem verilmiştir. Hem askeri yönden avantaj sağlaması, hem de ülke içinde mal dolaşımının daha kolay ve daha yaygın yapılabilmesi için Kütahya-Balıkesir, Afyon-Karakuyu, Malatya-Çetinkaya iltisak hatları yapılmıştır. Böylece 19. yüzyılda yarı sömürge iktisadi yapının yarattığı ağaç biçimindeki demiryolları milli iktisadın ihtiyaç duyduğu ağ şekline dönüştürülmeye çalışılmıştır.

Araştırdığımız dönemde millileştirme politikasına gelince; demiryollarının millileştirilmesinde Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının yarattığı stratejik sakıncalar önemli rol oynadı.²⁸ Bununla birlikte demiryollarının özelliğine ve buldukları bölgelere göre iktisadi, siyasi ve askeri sebepler de etkili olmuştur.

Aslında Cumhuriyetin ilk yıllarında hükümet yabancı demiryolu şirketlerinin millileştirilmesinden yana değildi. Ancak hükümet Milli Mücadele'de el koyduğu Anadolu hattını şirkete devretmek için TBMM'ne gönderdiğinde, şirket hisselerinin İngiliz sermayesinin eline geçtiği ortaya çıktı.²⁹ TBMM yapılan görüşmelerde³⁰ İstanbul'dan başlayarak Anadolu ortalarında Ankara ve Konya'ya ulaşan, stratejik önemi olan bu hattın İngilizler tarafından siyasi baskı aracı olarak kullanılabileceği, dolayısıyla hattın satın alınması hakkında görüş birliğine varılmıştır. Bunun üzerine yeni sözleşme onaylanmayarak 24 Nisan 1924'te kabul edilen 506 numaralı kanunla³¹ hattın satın alınması için hükümete yetki

27 Bu konuda bkz. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 6, Cilt 11, s. 18.

28 Y. Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950**, Ankara, 1986, s. 177.

29 M. Arslan Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara, 1948, s. 43.

30 Meclis'te yapılan görüşmeler için bkz. **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 2, Cilt 8/1, s. 1066-1081.

31 22 Nisan 1924 Tarih ve 506 Numaralı Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun için bkz. **T.B.M.M. Kavanin Mecmuası**, s. 410.

verilmiştir.

Anadolu hattının satın alınması için şirketle yapılan görüşmelerin çok uzun sürmesi ve 1928'de yapılan sözleşme ile ilk yıllarda oldukça yüksek ödeme yapmak zorunda kalınması yanında, bu yıllarda önemli demiryolu hatlarının yapımı ve dünya ekonomik buhranı gibi sebepler 1933'e kadar diğer demiryolu hatlarının millileştirilmesine engel olmuştur.

Ancak 1934'e gelindiğinde demiryolu inşaatlarında önemli bir gelişme sağlanmıştı. Artık sıra yabancı şirketlerin ellerindeki hatların millileştirilerek bütün ülke şebekesinin milli bir demiryolu idaresi altında bir elde toplanmasına gelmişti.³² Dolayısıyla 1934-1937 döneminde millileştirme işlemine hız verilmiştir. 1934 ve 1935'deki millileştirmelerde iktisadi sebepler etkili olurken, 1937'de Şark Demiryolları'nın millileştirilmesinde yaklaşan İkinci Dünya Savaşı sebebiyle askeri etkenler rol oynamıştır.

Demiryolu taşımacılığında verimi ve kapasiteyi artırmak, iktisadi ve ülkenin savunulması bakımından oldukça önemliydi. Halbuki hem yapıları hem de kullanılan işletme araçları bakımından yeterli olmayan, üstelik çok bakımsız kalan imtiyazlı hatların sahibi, yabancı şirketler bu konulara ilgisiz kalıyor, para harcamaktan kaçınıyorlardı.³³ Diğer taraftan hükümet tarifelerde indirimle giderek hem iktisadi hem de tarım kesimi ve tarım ürünleri ihracatlarını korumaya çalışırken, şirketler uyguladığı yüksek tarifelerle özellikle tarım üreticilerini zor durumda bırakmıştı.³⁴ Üstelik tarife indirimlerine rağmen devlet demiryolları kâr ederken, şirketler yüksek tarifelere rağmen zarar etmekteydiler.³⁵ Sözleşme gereğince şirketlere belirli bir km garantisi sağlandığı için aradaki fark, hükümet tarafından ödeniyordu. Bu durum da yabancı şirketlerin elindeki demiryollarının millileştirilmesi için bir gerekçe yaratıyordu.

Hükümet 1934'e kadar bu konularla ilgili olarak devamlı şirketlerle uğraşmak zorunda kalmıştı. Ancak hükümet 1934'ten itibaren, ülkenin gelişmesine önemli bir katkısı bulunan demiryollarının, sadece kazanç kaygısıyla çalışan bu hatları, günün şartlarına göre yenilemeyen şirketlerin istediği gibi idare etmesine izin vermemiş, 1934'te İzmir-Kasaba, 1935'te İzmir-Aydın demiryolu şirketlerini millileştirmiştir.

Devletin bu dönemde yabancı şirketleri satın almaya gitmesinde bir

32 Yunus Nadi, "Ecnebi Sermayeli Son Şimendifer de Satın Alınıyor", *Cumhuriyet*, 30 Ocak 1936.

33 T.C. Nafta Vekaleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl 5, Sayı 5, I. Teşrin 1938, s. 68.

34 "Devlet Demiryollarında Nakliyat Kolaylıkları", *Hakimiyet-i Milliye*, 25 Ağustos 1934.

35 Yalnız İzmir-Kasaba hattının 1933 yılı açığı 500.000 liraya ulaşmıştı. Bkz. *Ayın Tarihi*, Sayı 6, Haziran 1934, s. 23.

başka neden de dış konjektörün çok elverişli olmasıdır. Buhran içindeki belirsizlikler içinde yabancı şirketler demiryollarını oldukça uygun şartlarda satışa razı olmuşlardır.³⁶

Bursa-Mudanya ve Samsun Sahil demiryolu hatlarının satın alınmasında ise şirketlerin zararları dolayısıyla hatların işletilmelerini durdurmaları etkili olmuştur. Bu demiryollarının buldukları bölgelerin iktisadi şartlarını gözönüne alan Hükümet iktisadi açıdan hatların işletilmesinde fayda gördüğü için hatların satın alınmasını kararlaştırmıştır.

1928'de Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çabaları ile 1938'e kadar şirketlerin elindeki demiryollarından 3387 kilometresi satın alınmıştır.

Araştırdığımız dönemde demiryolu politikasının tek bir hedefe yönelmediğini ifade edebilmek mümkün değildir. Milli savunma ile ilgili kaygılar ağır basmakla birlikte, bütünleşmiş bir iç pazar yaratılmaya çalışılmıştır. Yapılan demiryolları yalnız milli birlik, milli savunma ve bağımsızlığın bir gereği değil, bunlarla birlikte milli iktisat için de zorunluluk olarak görülmüştür. Dönemin yöneticileri tarafından demiryollarının "Ülkenin hayatı, emniyeti, milli birliği, siyasi varlığı ve milli iktisadın gelişmesi"³⁷ için yapıldığı sık sık dile getirilmiştir.

Yabancılar, yapılan demiryollarının siyasi ve askeri amaçlı olduğunu iddia etmişlerdir.³⁸ Bu iddialar bir noktaya kadar doğru olmakla birlikte gerçekleri tam olarak yansıtmaz. Askeri ve siyasi hedefler söz konusu olmakla birlikte iktisadi ve sosyo-kültürel hedefler de gözetilmiştir.

Sonuç olarak, Atatürk döneminde ulaştırma sorununa demiryolları ile çare bulunmaya çalışılmıştır. Bu 15 yıllık sürede yabancı şirketlerden satın alınan 3387 kilometre demiryolu için 42.515.486 TL. ödenmiştir. Yine aynı dönemde 341.599.424 TL. harcanarak 2815 kilometre demiryolu inşa edilmiştir.³⁹ Böylece 1923'de 4112 kilometre olan demiryolu uzunluğu 1938'de 6927 kilometreye ulaşmıştır. 1938'den günümüze kadar geçen 57 yılda yaklaşık, 1500 kilometre demiryolu yapıldığı gözönüne alınırsa, Atatürk döneminde yapılan demiryollarının önemi daha iyi anlaşılacaktır.

³⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, a.g.e., s. 339.

³⁷ Bu konuda bkz. İsmet İnönü'nün Sivas konuşması. **Demiryolları Mecmuası**, Cilt 6, Sayı 66-70, I. Kanun 1930, s. 270-285 ve Nafia Vekili Recep (Peker) Bey'in 22 Mayıs 1930 tarihli Meclis konuşması, **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Dönem 3, Cilt 19, s. 175.

³⁸ Bu konuda bkz. H. Colonel Woods, **Economic Conditions In Turkey**, London, 1934, s. 28 ve "Turkey-Railway Extensions in Asia Minor-Drought in Anatolia", **The Economist**, September 8, 1928, s. 433-434.

³⁹ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1993, s. 192 ve 218.